



ÎNTreprinderea de Autocamioane Brașov

13392

INSTRUCTIUNI DE EXPLOATARE SI INTRETINERE

Autocamion

Model 798-05
798-05A

INTreprinderea de Autocamioane Brașov

CARTEA TEHNICĂ



INSTRUCȚIUNI
DE
EXPLOATARE
ȘI
ÎNTREȚINERE

MOTOR
798 - 05
798 - 05A

EDIȚIA 1986

02.86 — 4500

Această lucrare a fost concepută pentru a vă ajuta la cunoașterea, exploatarea și întreținerea motoarelor 798-05 și 798-05A. Vă recomandăm să o studiați și să o păstrați la înămemă și să aplicați corect indicațiile privind întreținerea, asigurând astfel o funcționare sigură, îndelungată și economică. Exploatarea și întreținerea motoarelor se va face numai după ce se vor cîti cu atenție și se vor reține indicațiile din prezentă lucrare.

RECOMANDARI

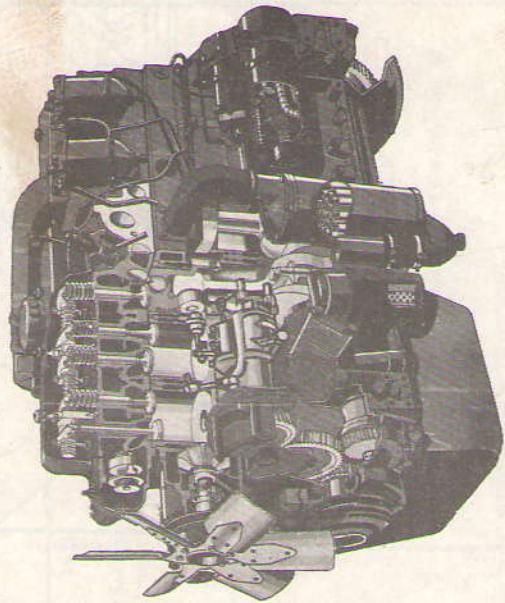
Respectați prezentele instrucțiuni deoarece funcționarea îndelungată a motorului depinde de această.

Folosiți întotdeauna numai:

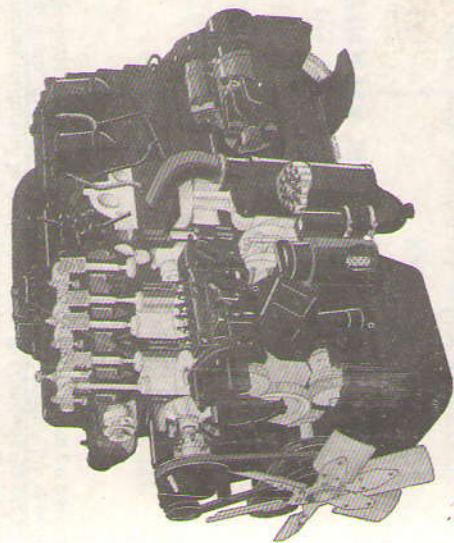
- combustibil de calitatea prescrisă
- uleiuri, unsori care corespund prescripțiilor noastre. Evitați efectuarea modificărilor de către alte persoane decât cele autorizate de întreprinderea constructoare, pentru că în caz contrar motorul pierde dreptul de garanție. Nu suprasolicitați motorul. Pentru orice defecțiune sau neajuns adresăți-vă atelierelor „SERVICE” autorizate de I.A. Bv. Dacă sunt necesare piese de schimb, atunci folosiți numai piese originale de la

INTreprinderea de AUTOCAMIOANE BRASOV

Utilizarea textului și a materialului ilustrativ din prezentă lucrare în alte publicații este interzisă. Întreprinderea de Autocamioane Brașov își rezerva dreptul de a executa modificări, în urma îmbunătățirilor continue, fără preaviz.



MOTOR 798-05 A — VEDERE GENERALĂ



MOTOR 798-05 — VEDERE GENERALĂ

la cunoașterea, exploatarea și întreținerea
nă și să aplicei corect indicațiile privind
dejungată și economică.
nai după ce se vor cîti cu atenție și se vor

narea îndelungată a motorului depinde de

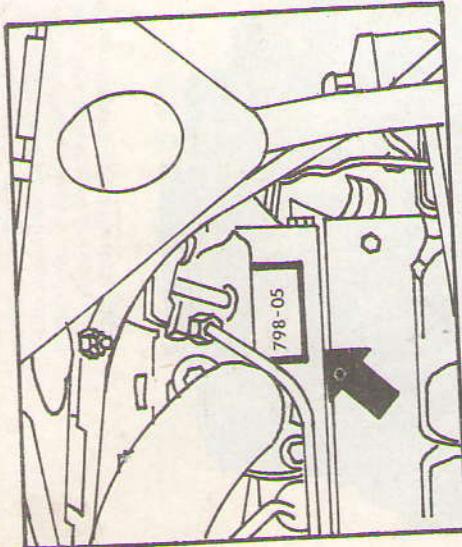
ște.
ane decit cele autorizate de întreprinderea
de dreptul de garanție.
telierelor „SERVICE” autorizate de I.A. Bv.
numai piese originale de la

VEDERE DE AUTOCAMIOANE

prezenta lucrare în alte publicații este interzisă.
obiul de a executa modificări, în urma imbuñătățirilor
ră preaviz.

IDENTIFICAREA MOTORULUI

Pentru rezolvarea rapidă a corespondenței dv. în orice comună care pe care o faceți în întreprinderii producătoare în legătură cu componarea motorului în exploatare sau la comandarea pieselor de schimb, indicați numărul de serie al motorului. Acest număr (→) este pozițiat pe blocul cilindrilor, în spate pe partea stângă.



DESTINATIA MOTOARELOR

Motorul 798-05 este destinat să echipzeze autocamioanele fabricate de I.A. Bv. Motorul 798-05 A este destinat să echipzeze combina C14 și variantele ei, fabricată de întreprinderea Semănătorea – București. Folosirea motorului în alte scopuri se admite pe acord între beneficiar, proiectant și producător (I.C.S.I.T.A. + I.A. Bv.) cu condiția omologării produsului echipat cu motorul în cauză.

DURATA DE UTILIZARE NORMATA – conform H.C.M. 110/68 ordinul M.T.Tc. nr. 2174/28.12.1976, respectiv Decret al Consiliului de Stat nr. 393/1976 (existente la beneficiar).

DENTIFICAREA MOTORULUI

Pentru rezolvarea rapidă a corespondenței dv. în orice comună-care pe care o faceți întreprinderii producătoare în legătură cu comportarea motorului în exploatare sau la comandarea pieselor de schimb, indicați numărul de serie al motorului. Acest număr (→) este pozițiat pe blocul cilindrilor, în spate pe partea stângă.

DESCRIEREA

CARACTERISTICI TEHNICE ȘI CONSTRUCTIVE ALE MOTOARELOR 798-05 și 798-05 A

	MOTOR 798-05	MOTOR 798-05 A
TIPIUL MOTORULUI	supraalimentat cu aprindere prin compresie, cu injectie directă și cameră de ardere sferică în capul pistonului	
NR. DE TIMPI	4	
NR. SI NUMEROTAREA CILINDRILOR	6 cilindri numerotati începând de la volant 1—5—3—6—2—4	
ORDINEA DE LUCRU		
SENSUL DE ROTATIE	sensul acelor de ceasornic, privind dinspre cilindrul 6	
ALEZAJUL CILINDRILOR	102 mm	
CURSA PISTONULUI	112 mm	
CILINDREEA, RAPORTUL DE COMPRESIE	5,49 dm ³	18:1
PUTEREA NOMINALA	17:1	90,5 Kw — 2,2 Kw (123CP — 3CP) determinată cu ventilator și corectată conform DIN 70020
TURATIE NOMINALĂ	133,2 Kw (154 CP)	2300 rot/min.
MENTINERE NOMINALA	43,1 daNm (44 kgfm)	39 daNm (40 kgfm) determinat cu ventilator și corectat conform DIN 70020
TURATIA LA MOMENTUL MOTOR MAXIM	2800 rot/min.	1800 rot/min + 50 rot/min.
MOMENT MOTOR MAX.		650 rot/min + 50 rot/min.
TURATIA LA MOMENTUL MOTOR MAXIM	43,1 daNm (44 kgfm)	2450 rot/min — 50 rot/min
TURATIA MIN. MERS ÎN GOL		
TURATIA MAX. DE MERS ÎN GOL		
CONSUM SPECIFIC DE COMBUSTIBIL	234/kWh (172 g/CPh)	252 g/Kwh (185/CPh)

DESTINATIA MOTOARELOR

Motorul 798-05 este destinat să echipize autocamioanele fabricate de I.A. Bv. Motorul 798-05 A este destinat să echipize combina C14 și variantele ei, fabricată de întreprinderea Semănătorea — București. Folosirea motorului în alte scopuri se admite pe baza specificațiilor de componentă și destinație de comun acord între beneficiar, proiectant și producător (I.C.S.I.T.A.+ I.A. Bv.) cu condiția omologării produsului echipat cu motorul în cauză.

DURATA DE UTILIZARE NORMATĂ — conform H.C.M. 1100/68 ordinul M.T.Tc. nr. 2174/29.12.1976, respectiv Decret al Consiliului de Stat nr. 393/1976 (existente la beneficiar).

BLOCUL CILINDRILOR — este turnat din fontă cenușie specială, are preseate în el cămășile cilindrilor și este prevăzut cu 7 lagăre în care se sprijină arborele cotii și patru palele pentru arborele cu came. Cuzinejii lagărelor palele sunt execuția din otel placat cu altaj neferos. La palierul din mijloc se montează două perechi de semilinile pentru limitarea jocului axial al arborelui cotit.

CHIULASĂ — turnată din fontă, monobloc, este prevăzută cu canale pentru circulația lichidului de răcire și a uleiului. În chiulasă sunt preseate ghidurile supapele și axul culbutorilor cu cubulorii.

Chiulasă este acoperită cu un capac turnat din aluminiu sau din tablă ambuiașă de care este prinsă răsuflarea carterului.

BAIA DE ULEI — închide partea inferioară a blocului motor. În interiorul băii este amplasat sorbul prin care pompa ab-

soarbe uleiul necesar pentru ungerea motorului.

CAMASILE DE CILINDRU — amovibile, umede, etanșate prin două înările de cauciuc, la partea inferioară.

PISTOANELE — sunt turnate din aliaj de aluminiu, fiind prevăzute cu o cameră de ardere sferică. Pe piston sunt 3 seg-

menti de compresie și unul de ungere cu efect de racire.

Boala pistonului lucrează în film de ulei. Răcirea camerei de ardere este realizată cu ajutorul uleiului străpînat de ajutajele

fixate în blocul cilindrilor.

SEGMENTI DE PIȘTON — 1 buc. de compresie, trapezoidal
— 2 buc. de compresie, dreptunghiular
— 1 buc. de radere

ARBORELE COTIT — din otel aliat, este prevăzut cu 7 fusuri palele și 6 fusuri maneteane, prevăzut cu contragreutăți a demontabile. Pe extremitatea dinspre cilindru 6 se prinde amortizorul de vibratii de torsion și fulja. Pe extremitatea opusă a

arborelui cotit se fixează volantul. Volantul este protejat de o carcăsă prinsă de separatie tăiată drept.

BIELELE — sunt confectionate din otel forjat avind suprafață de separație dinspre chiulasă.

Bielele se pot demonta împreună cu pistoanele prin partea dinspre chiulasă.

AMORTIZORUL DE VIBRATII TORSIONALE — amortizor cu element absorbant din elastomeri.

VENTILATORUL — \varnothing 530 cu 6 palete.

DISTRIBUTIA

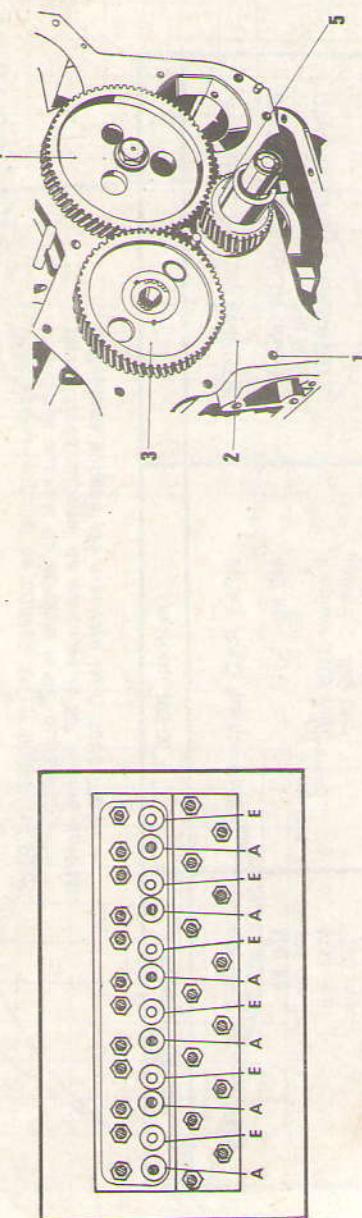
șală, are preseate în el cămășile cilindrilor și este prevăzut cu arborele cu lame. Cuzinetii lagărelor paliere sunt exequiilează două perchi de semințele pentru limitarea jocului

Distribuția gazelor este realizată prin supape (una de admisie și una de evacuare, de fiecare cilindru). Supapele sunt acționate de axa cu came prin intermediu i tăcăflor, tijelor țimpingerătoare și culbutorilor. Amplasarea supapelor se poate urmări în figură.

în două inele de cauciuc, la partea inferioară, izute cu o cameră de ardere sferică. Pe piston sănătatea este realizată cu ajutorul uleiului stropit de ajutătoare.

ri patiere și 6 fusuri manetoane, prevăzut cu contragreutăți și țoruri de vibratii de torsiune și fulia. Pe extremitatea opusă a aliniatorului se montează un dispozitiv de fixare a șasiului.

e separație tăiată dreptă, spre chiulășă, cu element absorbant din elastomeri.



Amplasarea supapelor
A — admise; E — evacuare;

Comanda distribuie

1. — unghi peninsular sau
2. — placă intermediară
3. — roată dinată cu arborelui cu came
4. — roată dinată intermediară
5. — pințon arbore cotit

SUPAPELE

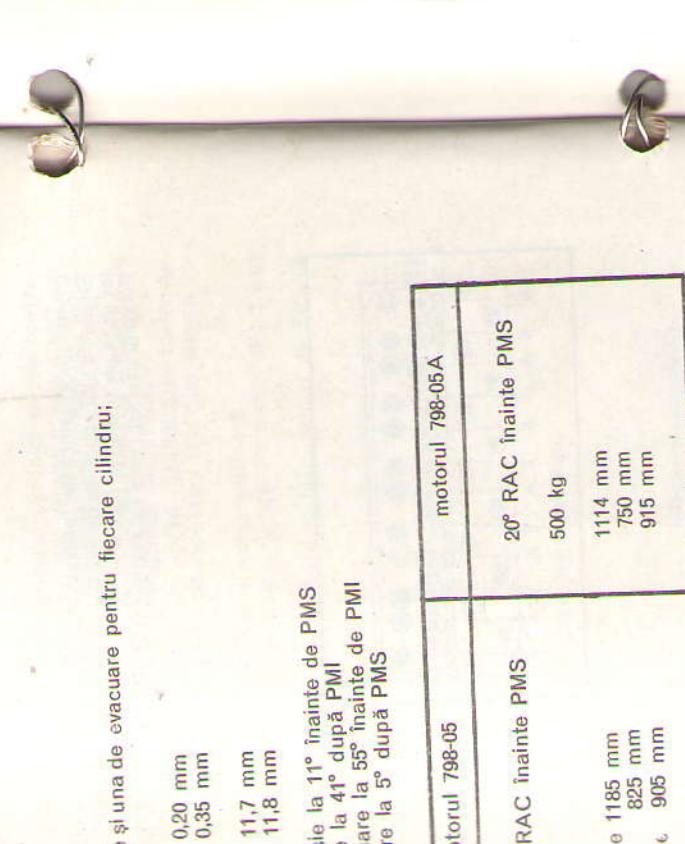
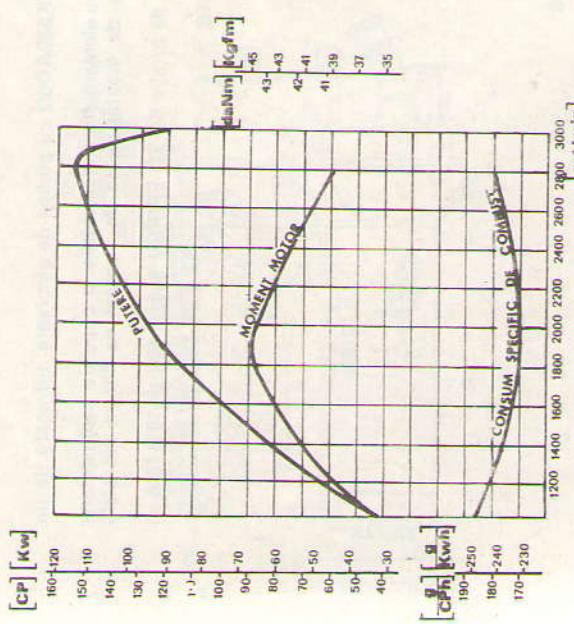
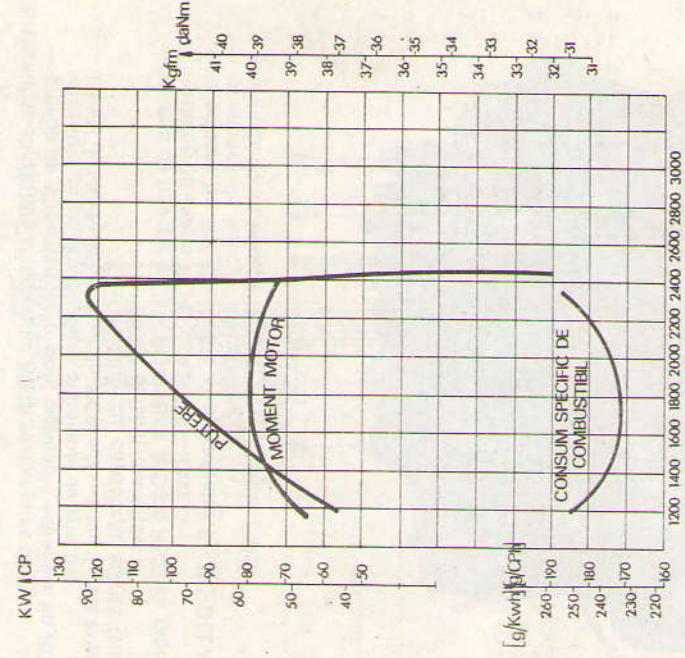
- poziția și numărul supapelor: în cap, cîte o supapă de admisie și una de evacuare pentru fiecare cilindru;
- locul supapelor (la rece):
 - supapa de admisie 0,20 mm
 - supapa de evacuare 0,35 mm
- cursa supapelor:
 - supapa de admisie 11,7 mm
 - supapa de evacuare 11,8 mm

FAZELE DISTRIBUȚIEI

deschiderea supapei de admisie la 11° înainte de PMS
înciderea supapei de admisie la 41° după PMI
deschiderea supapei de evacuare la 55° înainte de PMI
înciderea supapei de evacuare la 5° după PMS

	motorul 798-05	motorul 798-05A
AVANSUL FIX LA INJECTIE:	$28^\circ \pm 1$ RAC înainte PMS	20° RAC înainte PMS
MASA MOTORULUI (uscat)	495 kg	500 kg
DIMENSIUNI DE GABARIT	lungime 1185 mm lățime 825 mm înălțime 905 mm	1114 mm 750 mm 915 mm

CARACTERISTICA DE TURATIE LA SARCINA TOTALA



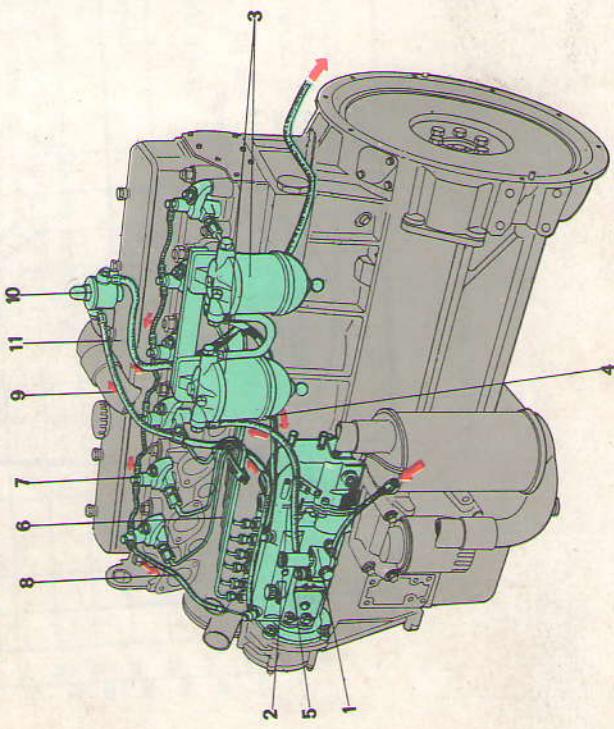
Motor 798-05 A

Motor 798-05

SISTEMUL DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL — MOTOR 798-05

Sistemul de alimentare al motorului 798-05 se compune din: pompa de alimentare tip RO-FP/KS22AD6/2 cu pompă de amorsare antrenată de un

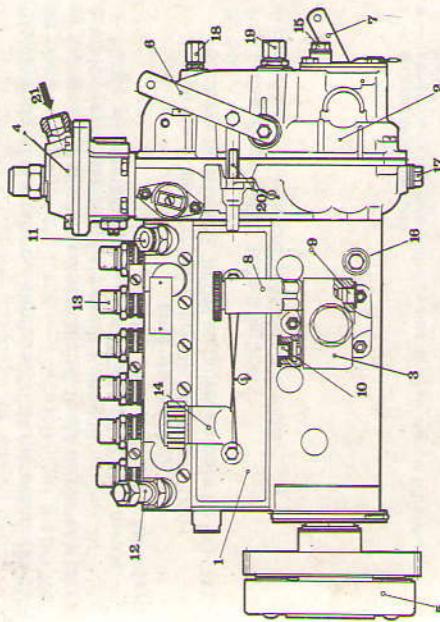
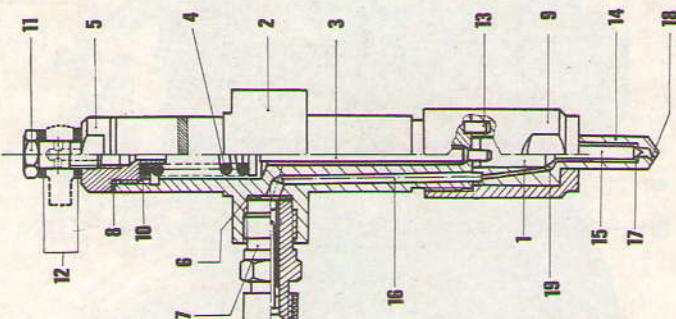
- pompa de alimentare cu piston, cu simplă acționare tip RO-FP/KS22AD6/2 cu pompă de amorsare antrenată de un element de filtrare din pișlă excentric de pe axul cu came al pompei de injectie;
- tip ROMAN — 2 buc. legate în serie cu elementi filtranți din hirtie și cupe de sedimentare;
- filtru de combustibil: — cu capacitate mareată (varianta de montaj) avind un element de filtrare din pișlă și celălalt din hirtie;
- și celălalt din hirtie;
- pompa de injecție în linie RO-PES6A 80D320 RS27 cu regulator de turatie tip RO-EP/RSV 350...1400 A 10 B 15 R și variator de avans RO-EP/SAZ 400 — 1300;
- variator de avans RO-EP/SAZ 400 — 1300;
- iniector tip RO-KBL 76S15 și pulverizator tip RO-DLLA 18S16;
- iniectionea de injecție: 220 kgf/cm²;
- presiunea de injecție: 28°±1° RAC înainte PMS.
- avansul fix la injecție: 28°±1° RAC înainte PMS.



1. Pompa de alimentare
2. Conducta de legătură dintre pompa de alimentare și filtru
3. Filtri de combustibil
4. Conducta de legătură dintre filtrul de combustibil și pompa de înjecție
5. Pompa de înjecție
6. Iniector
7. Rezervor termoinjector
8. Conductă de return
9. Conductă de înjecție
10. Conductă de return (rezervor termoinjector — rezervor de combustibil)

POMPA DE INJECTIE MOTOR 798-05

INJECTOR

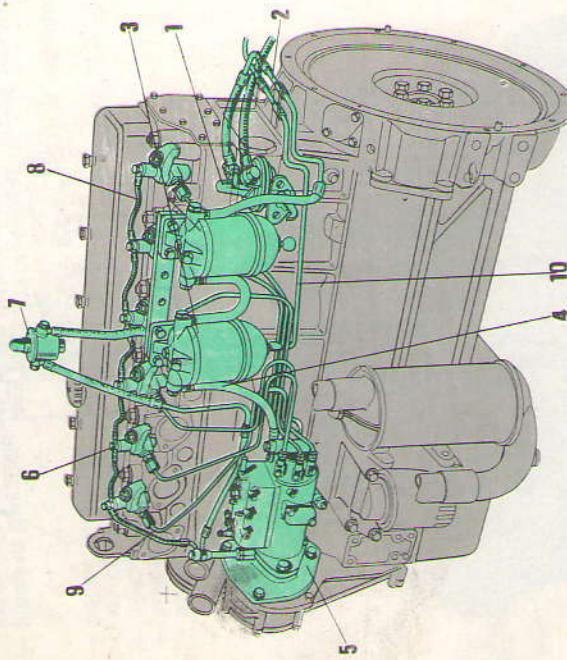


- 1 — Corp pompă de injecție; 2 — Regulator de turatie; 3 — Pompa de alimentare; 4 — Dispozitiv de corecție; 5 — Variator automat de avans; 6 — Pirghile de comandă; 7 — Pirghile de oprire; 8 — Pompa de amorsare (de mîndă); 9 — Racord întrare combustibil în pompa de alimentare; 10 — Racord de refulare al pompelor de alimentare; 11 — Racord întrare combustibil în pompa de injecție; 12 — Supapa de return (de preaplin); 13 — Racorduri de refulare; 14 — Stut de umplere cu ulei; 15 — Dop de nivel ulei; 16 — Dop de golire ulei din pompa de injecție; 17 — Dop de golire ulei din regulator; 18 — Tampon ralant; 19 — Surub reglaj mers în gol; 20 — Tamponul turatiei maxime; 21 — Alimentare aer supraimentare.

1. Pompa de alimentare
2. Conducta de legătură dintre pompa de alimentare și filtru
3. Filtre de combustibil
4. Conducta de legătură dintre filtrul de combustibil și pompa de injeție
5. Pompa de injeție
6. Injeoare
7. Rezervor termoinjector
8. Conductă de rețur
9. Conductă de inieție
10. Conductă de rețur (rezervor termoinjector — rezervor de combustibil)

SISTEMUL DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL - MOTOR 798-05A

Sistemul de alimentare cu combustibil al motorului 798-05 A se compune din:
 — pompa de alimentare cu membrană, fixată pe partea dreaptă a motorului și acționată de axa cu came;
 — filtrele de combustibil: — tip ROMAN — filtru cu capacitate mărită (variантă de montaj);
 — pompa de injeclie rotativă tip DPAM 3862 FO20;
 — injeclor tip RO-KBL 76S2R cu pulverizatoare tip RO-DLLA 25 S9R.
 Presiunea de injeclie: 190+5 kg/cm².
 Avansul fix la injeclie: 25 RAC înainte PMS.



1 — pompa de alimentare
 2 — conductă de legătură dintre pompa de alimentare și filtrul de combustibil
 3 — filtru de combustibil
 4 — conductă de legătură dintre filtrul de combustibil și pompa de injeclie
 5 — pompa de injeclie
 6 — injeclor
 7 — rezervorul termostarterului
 8 — conductă de return
 9 — conductele de injeclie
 10 — conductă de legătură dintre rezervorul termostarterului și rezervorul de combustibil

SISTEMUL DE ALIMENTARE CU COMBUSTIBIL — MOTOR 798-05A

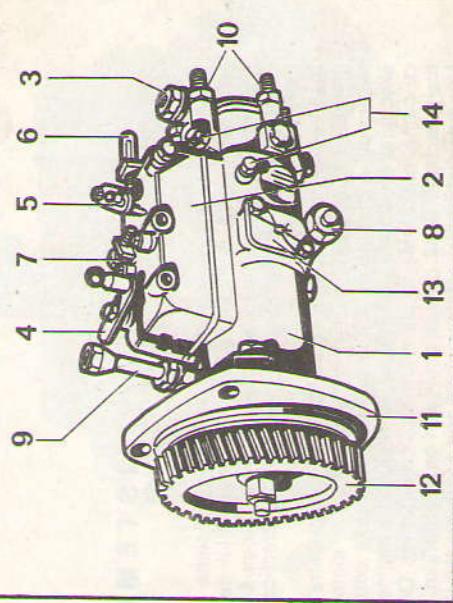
Sistemul de alimentare cu combustibil al motorului 798-05 A se compune din:
— pompa de alimentare cu membrană, fixată pe partea dreaptă a motorului și actionată de axa cu came;
— filtrul de combustibil: — tip ROMAN — filtru cu capacitate mărită (variabilă de montaj);

— pompa de injeție rotativă tip DPAM 3862 FO20;
— injeiectoare tip RO-KBL 76S2R cu pulverizatoare tip RO-DLLA 25 S9R.

Presiunea de injeție: 190+5 kgf/cm²
Avansul fix la injeție: 20° RAC înainte PMS.

1 — pompa de alimentare
2 — conductă de legătură dintr-o pompă de alimentare și filtrul de combustibil I
3 — filtr de combustibil
4 — conductă de legătură dintr-o filtrul de combustibil II și pompă de injeție
5 — pompă de injeție
6 — injector
7 — rezervorul termosigurătorului
8 — conductă de retragere
9 — conductă de injeție
10 — conductă de legătură dintr-o rezervorul termosigurătorului și rezervorul de combustibil

POMPA DE INJECTIE — MOTOR 798-05A



SISTEMUL DE UNGERE

Sistemul de ungere este de tip mixt, prin presiune și prin stropire. Capacitatea sistemului de ungere: 15 litri. Sistemul asigură ungerea la înclinație maximă a motorului de 25% (14°) în direcție longitudinală și transversală (cu nivel de ulei maxim). Circulația uleiului este asigurată de o pompă cu roți dințate cu angrenare interioară, fiind antrenată de către roata pompă de ulei este amplasată într-un alezaj practicat în partea frontală a blocului motor, fiind antrenată de către roata dințată intermediară. Uleiul absorbă de pompă de ulei (3) este refuzat către filtrul de ulei (5). După leșirea din filtru, uleiul trece în răcitorul de ulei (6), de unde este împins în rampă de ulei a motorului și trimis la palierile arborelui cotit și la ajusajele de stropire ale fundului pistonului. De la palierile arborelui cotit o parte din ulei este trimis la fusurile manetooane prin conductele executate în brațele manetooane, iar restul este împins la palierul posterior al arborelui, ungind cu carne, uleiul este trimis către axul culbutorilor. De aici o parte din ulei se scurge pe lîngă tijele împingătoare, ungind cu carne, tăchetti, după care se scurge în bală motorului.

Ungerea distribuției este asigurată prin conductă ramificată din conductă ramificată din conductă de ulei dintră în lagărele pallere din față ale arborelă, tăchetti, după care se scurge în lagărele pallere din față ale arborelă. Ungerea de mers în gol: min. 0,8 daN/cm^2 (kgf/cm^2)

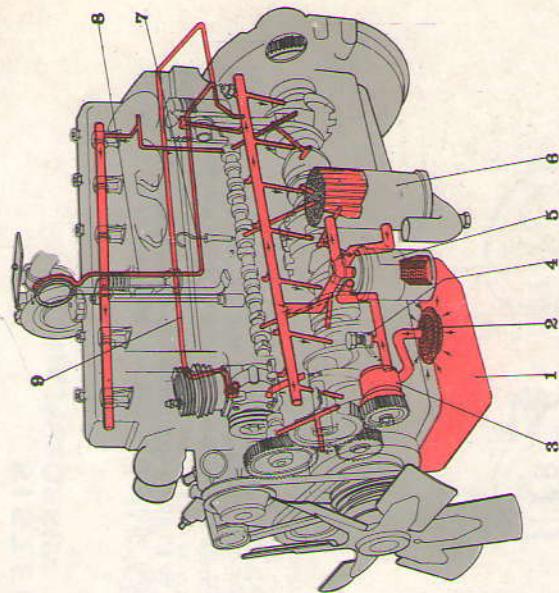
- la turata de mers: min. 3—4 daN/cm^2 (kgf/cm^2)
- la turata nominală: min. 6 daN/cm^2 (kgf/cm^2)

La rampă centrală de ulei este racordată conductă de ungere a lagărelor turbosuflantei și a compresorului de aer. Reglarea presiunii pe circuitul de ungere se realizează cu ajutorul supapei de deschidere (4). La rampă centrală de ulei este racordată conductă de ungere a lagărelor turbosuflantei și a compresorului de aer. Reglarea presiunii pe circuitul de ungere se realizează cu ajutorul supapei de deschidere unei supape înglobate în Dacă elementul filtrant din filtrul de ulei este îmbicsit, acesta este scurcircuitat prin deschiderea prin deschidere a supapei de deschidere.

Presiunea uleiului

- la turata de mers în gol: min. 0,8 daN/cm^2 (kgf/cm^2)
- la turata nominală: min. 3—4 daN/cm^2 (kgf/cm^2)
- la turata nominală: min. 6 daN/cm^2 (kgf/cm^2)

SISTEMUL DE UNGERE —



- 1 - Bajă de ulei;
 2 - Sorbul;
 3 - Pompa de ulei;
 4 - Supapa de descărcare;
 5 - Filtru de ulei;
 6 - Schimbător de căldură;
 7 - Joia de ulei;
 8 - Conductă ungere turbosuflantă;
 9 - Conductă ungere compresor*.

* această conductă lipsește la motorul 798-05 A

—85°C. Presiunea de vapor

SISTEMUL DE RĂCIRE

Cu lichid de răcire (apă+antigel) cu circulație forțată în circuit închis și reglarea temperaturii prin termostat. Presiunea în instalatie este asigurată de o pompă de apă de tip centrifugal, acționată printr-o curea trapezoidală de la fulia arborelui cotit. La pornirea motorului, radiatorul este scurtcircuitat cu ajutorul termostatului pînă cînd apa din motor ajunge la 71°C . Deoarece temperatura motorului, radiatorul este scurtcircuitat cu ajutorul termostatului pînă cînd lichidul atinge 83°C , în perioada de timp limitată de creșterea răcitorului rece termostatul se deschide complet numai cînd lichidul atinge 83°C . Lichidul închizit venit din chiulăsa este împins astăzi către radiator cît și direct către răcitorul de ulei.

SISTEMUL DE SUPRAALIMENTARE CU TURBOSUFLANTA

pentru a se regăsi într-o stare de echilibru termic. În acest moment, închis și reglarea temperaturii prin termostat, motorul începe să funcționeze într-o cirea trapezoidală de la fulg ventrifugal, acționată printr-o curea trapezoidală de la fulg.

Turbosuflantă (turboocompresor) de supraalimentare tip H 1 Hidromecanica Brașov sau tip 3 LE-1.240, produsă de firma HOLSET-Anglia are în compunere o turbină actionată de gazele de evacuare și un compresor al căruia rotor este fixat pe axul turbinei. Turbina este racordată la galeria de evacuare, iar compresorul la galeria de admisie. Gazele de evacuare străbatînd turbină pun în mișcare rotorul acestie și ca urmare și rotorul compresorului. Compresorul aspiră aerul din atmosferă prin intermediul filtrului de aer și îl refulează în galeria de admisie și de acolo în cilindrii motorului asigurînd un grad mai mare de umplere a acestora și un consum mai redus de combustibil. Ungerea turbosuflantei se realizează cu uleiul din circuitul de ungere al motorului adus printr-conductă la carcasa lagăruului turbosuflantei. Acest ulei se reîntoarce în baia de ulei a motorului prin intermediul unei țevi fixate pe carcasa lagăruului turbosuflantei.

TURBOSUFFLANTA H₁

-

— piesele care alcătuiesc ansamblul rotitor

INSTALAȚIA ELECTRICA

13

— tip 9.1150 IEPS — 21A/24V antrenat prin curea trapezoidală

— tip 9.2150 IEPS — 4CP/24V

— tip 9.2150 IEPS — 2 baterii de 12 V \times 88 Ah

— acumulator — 2 baterii grave la instalația electrică se vor avea în vedere indicatiile de mai jos:

— baterie de acumulator, unor defecțiuni grave la circuit și să se urmărească stingerea bateriei de sudură preîntîmpinăre, unor defecțiuni grave la instalația electrică se vor avea în vedere indicatiile de mai jos:

— cind motorul funcționează nu se decuplaază bateria din circuit și borna „masă” a generatorului de sudură se conectează la baterie (alternatorul produce curent)

— Incărcare baterie (alternatorul produce curent)

— la efectuarea unor lucrări de sudură se deconectează bateria din circuit și borna „masă” a generatorului de sudură se conectează la baterie (alternatorul produce curent)

ATTENTIE!

Există pericolul de electrocucere, chiar în timpul funcționării.

Exista posibilitatea de a instala o instalație electrică într-o instalație electrică.

— intervenții la illăstăriri —

A ELECTRICĂ

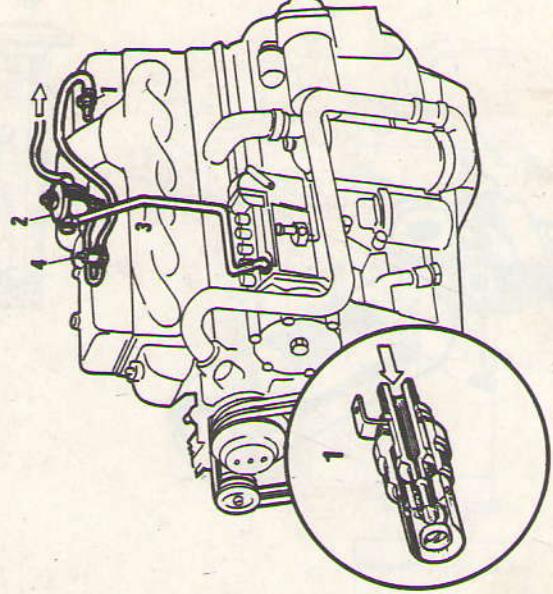
irea trapezoidală.
lectrică se vor avea în vedere indicațiile de mai jos:
1 din circuit și să se urmărească stingerea becului de indicare
ă bateriei din circuit și borna „masă” a generatorului de sudură

INSTALATII DE PORNIRE IN SEZONUL RECE

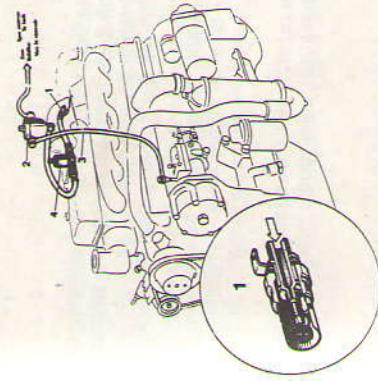
Motoarele tip 798-05 și 798-05A pot fi echipate cu instalăție Termostart sau Starter tip Tromet 25.

INSTALATIA TERMOSTART

Funcționarea acestei instalății se bazează pe arderea în galeria de admisie a motorului a unei cantități reduse de motorină în scopul preîncălzirii aerului aspirat de motor. Comanda instalăției se realizează electric. Instalația este eficientă pînă la temperaturi de -12°C .

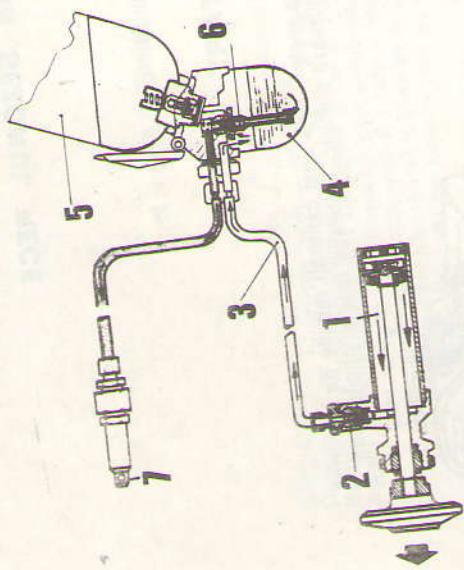


Motor 798-05



MOTOR 798-05A

INSTALATIA STARTER „TIP TROMET 25” (optional)



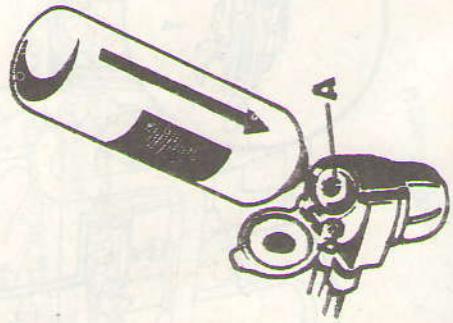
Funcționarea se bazează pe pulverizarea în galeria de admisie a motorului lui a unui lichid inflamabil, care asigură autoînțădere a amestecului carburant la temperaturi scăzute. Instalația se compune din: pompă de aer (1), supapa de refuzare (2), conducte de legături (3), rezervor (4), butelie (5), duză aer (6), duză de pulverizare (7).

Mod de utilizare

Se actionează demarorul autovehiculului și după efectuarea unei sau două rotații ale arborelui cotit al motorului, se actionează de la ună sau două rotații ale tragerii repetate (cca. 10–12) de mineralu, nează instalația prin trageri repetate a motorului, pompă de aer, pînă la funcționarea independentă a motorului, în cazul în care se constată tendință de oprire a pompă de aer de cătreva ori pînă la funcționarea normală.

ATENȚIUNE!

Se interzice pomparea de lichid de pornire cînd arborele cotit nu se rotește. Dacă după 3–5 încercări motorul nu porneste, se va trece la verificarea tehnică a acestuia. În instalația „Tromet 25” se vor folosi numai lichidele din butelii marcate. Lichidul fiind foarte inflamabil și toxic se va manevra cu mare atenție atît la depozitare cît și la alimentarea instalației. Modul de alimentare a instalației se poate observa în figura alăturată. Nu se va modifica poziția rezervorului și a conductelor deoarece amplasarea lor în alte zone mai calde poate produce incendii grave.



INSTALATIA STARTER „TIP TROMET 25“ (optional)

DE SERVIREA PREGATIRI INAINTE DE PORNIREA MOTORULUI

Funcționarea se bazează pe pulverizarea în galeria de admisie a motorului a unui lichid inflamabil, care asigură autoapărtăreia amestecului carburant la temperaturi scăzute.

Instalația se compune din: pompă de aer (1), supapa de refuzare (2), rezervor (3), butelie (5), duză aer (4), butelie (6), duză de pulverizare (7).

Mod de utilizare

Se actionează demarorul autovehiculului și după efectuarea unei sau două rotații ale arborelui cotit al motorului, se actionează trageri repetitive (cca. 10—12) de mineralul nează instalația prin trageri repetitive (cca. 10—12) de mineralul pompei de aer, pînă la funcționarea independentă a motorului. În cazul în care se constată tendință de oprire a motorului, se mai poate actiona pompa de aer de cîteva ori pînă la funcționare normală.

ATENȚUNE!
Se interzice pomparea de lichid de pornire cînd arborele cotit nu se rotește. Dacă după 3—5 încercări motorul nu pornește, se va trece la verificarea tehnică a acestuia.
La instalatia „Tromet 25“ se vor folosi numai lichidele din butelii marchate.
Lichidul fiind foarte inflamabil și toxic se va manevra cu mare atenție atît la depozitare cît și la alimentarea instalației.
Modul de alimentare a instalației se poate observa în figura alăturată.
Nu se va modifica poziția rezervorului și a conductelor deoarece amplasarea lor în alte zone mai calde poate produce incendii grave.

Verificări zilnice:

Nivelul de ulei din motor

La verificarea nivelului de ulei din motor, combina sau agățat pe care este montat motorul trebuie să stăționeze pe un drum cu suprafață perfect orizontală. Se scoate joia de ulei, se stergă (la stergere se vor folosi numai cîrpe curate fără scame) și apoi se verifică nivelul uleiului. Nivelul uleiului trebuie situat între semnele „max-min“ de pe joăjă. Nu se admite scăderea nivelului uleiului sub semnul „min“. Umplerea cu ulei se realizează prin ștutul situat pe capacul chiulasei.

Nivelul lichidului de răcire

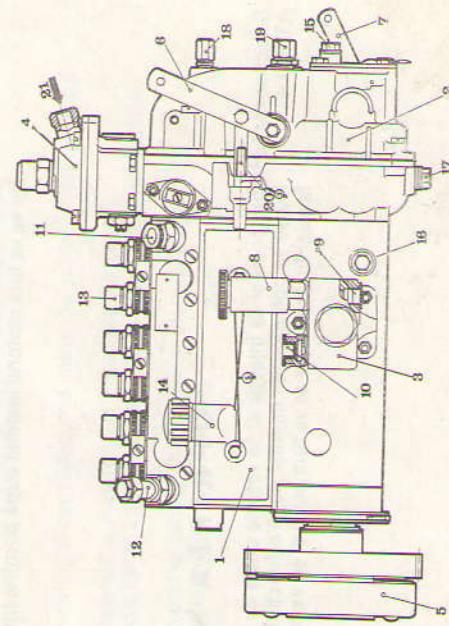
Nivelul lichidului de răcire se verifică în bazinul superior al radiatorului prin demontarea busonului de umplere. Nivelul lichidului de răcire trebuie să fie situat pînă la muchia inferioară a stățutului de umplere.

Completerea pînă la nivel se realizează utilizînd un amestec de apă și antigel de aceeași concentrație cu lichidul de răcire aflat în motor.

Nivelul uleiului în pompă de injecție — motor 798-05
Verificarea nivelului de ulei se face prin deșurubarea dopului de nivel (15).

Nivelul de combustibil

Verificarea nivelului de combustibil și umplerea se face prin demontarea busonului rezervorului.
Se va utiliza numai combustibil curat și de calitatea prescrisă, deoarece utilizarea unui combustibil cu impuriități poate produce defectarea sistemului de injectie.



PORNIREA MOTORULUI

2

ATENȚIE! Nu se vor executa deci-
unilor existente. În timpul funcționării motorului se va...
aparatură de control existente.
Se va evita funcționarea cilindrilor
mature prin corodarea, turatia motorului va fi crescută progresiv.
Nu se va tura motorul imediat după pornire; turatia motorului va fi crescută progresiv.

OPRIREA MOTUKEZ- I

OPRIREA MOTORULUI:

Se actionează prăjitura pompieră motorul imediat. Nu se va opri motorul să se va urmări la ralant, după care se va tură scurtă.

OTORULUI

la motorului sub tensiune (fără a actiona demarorul).
lui (dacă există).
punzătoare și se trage pîrghia de comandă a pompei
de la motorul nu a pornit, se repetă operațiunile
rîilor de acumulator), după care se repetă operațiunile
motorul în vederea depistării și remedierii defec-
siunea uleiului și funcționarea alternatorului cu ajutorul
re în regim de ralant pentru a preîntîmpina uzuri pre-
a motorului va fi crescută progresiv.

PORNIREA MOTORULUI IN SEZONUL RECE

Se verifică instalația Termostarter: se verifică vizual conductele de alimentare a termostarterului, (în conducte trebuie să fie motorină fără bule de aer), și etanșeitatea instalației.
Se rotește cheia de contact în poziția de acționare a instalației și se menține în această poziție aprox. 15 secunde.
Se decuplă se transmisia de motor (prin apăsarea pedalei de ambreiaj), se apasă pedala de acceleratie (se trage accele-
ratia de mînă) la maxim și se trage cheia de contact în poziția de acționare a demarorului. După pornirea motorului se eliberează cheia de contact.
Dacă motorul nu a pornit se acționează din nou instalația de pornire.
Timpul de acționare se limitează astfel:

- pentru a II-a încercare cca 10 secunde.
- pentru a III-a încercare 5 secunde.

Dacă instalația este acționată mai mult, în colectoarel de admisie va ajunge o cantitate prea mare de motorină. Între două încercări se face o pauză de 30 secunde.
Dacă după trei încercări motorul nu pornește, se trece la verificarea tehnică a motorului și instalației de pornire.
ATENȚIUNE! Repetarea seriei de trei încercări la un interval mai mic de un minut, duce la reducerea capacitatii bateriei și eventuală ardere demarorului.
Acționarea termostarterului fără motorină în rezervorul acestuia, poate duce la distrugerea lui.
Nu înlocuiți supapa de ventilație a rezervorului termostarterului cu dop etanș.

OTORULUI

contact în poziția "0".
are la sarcini ridicate, se va lăsa să funcționeze cca 5min

PUNEREA ÎN FUNCȚIUNE A MOTORULUI DUPĂ O STAȚIONARE DE LUNGA DURATĂ

Dacă motorul nu a fost utilizat o perioadă de timp mai lungă, înainte de punerea lui în funcțiune trebuie executate următoarele verificări:

- arborele cotit al motorului trebuie rotit cu ajutorul demotorului pînă cînd se obține presiunea uleiului prescrisă pentru regimul de ralant (în acest timp nu este permisă pornirea motorului);
- se va acționa demotorul de cînd mult 10 sec. și între două acționări consecutive se va lăsa o pauză de 10 sec.; această opereazări de verificare se va executa după fiecare schimb de ulei, înainte de pornirea în funcțiune a motorului se vor strîng șuruburile de chilulă și se va verifica locul supapelor.

FOARTE IMPORTANT!

La repunerea în funcțiune a motorului după o staționare de peste o săptămînă, este necesar ca înainte de pornirea motorului să se toarnă ulei de motor în carcasa lagăru lui turbosuflantei. Uleiul se va turna pînă racordul de intrare a uleiului de ungere a turbosuflantei H 1. Cantitatea de ulei: cca 60 g pentru turbosuflanta H 1.

RODAJUL

În primele 20–30 ore de funcționare nu este permisă utilizarea motorului la sarcina maximă. În această perioadă sarcina motorului se va mări treptat. În perioada de rodaj și de garanție nu se va interveni la șuruburile de reglaj ale pompelor de injecție deoarece acestea sunt reglate de către producător. După primele 10 ore de funcționare se schimbă uleiul din motor și se înlocuiesc elementul filtrant din filtrul de ulei.

**INTERETINERE
A MOTORULUI
DE LUNGA**

**INTRETINERE
SCHEMA DE INTRETINERE**

Periodicitatea	Denumirea lucrării
Zilnic	<ul style="list-style-type: none"> — se verifică nivelul uleiului în motor, nivelul lichidului de răcire, nivelul combustibilului în rezervor și nivelul uleiului în pompa de injecție.
Săptăminal	<ul style="list-style-type: none"> — se elimină apa din cupele de sedimentare ale filtrelor de combustibil; — se verifică eranșeitatea răcorurilor și furtunurilor de la instalația de răcire.
DUPĂ PRIMELE 10 ORE DE FUNCȚIONARE (LA MOTOR NOU SAU DUPĂ RK)	<ul style="list-style-type: none"> — se execută schimbul de ulei din motor; — se înlocuiește cartușul filtrant de ulei; — se reglează jocul supapelor; — se strâng suruburile de chiulășă; — se gresescă comenziile pompei de injecție; — se verifică tensiunea curelelor trapezoizdale.
DUPĂ PRIMELE 40 ORE DE FUNCȚIONARE (LA MOTOR NOU SAU DUPĂ RK)	<ul style="list-style-type: none"> — se execută schimbul de ulei din motor; — se înlocuiește cartușul filtrant de ulei; — se verifică și se reglează iniecoarea la presiunea de injectie; operația se va face de către specialiști în ateliere și cu utilaje corespunzătoare.
DUPĂ FIECARE 50 ORE DE FUNCȚIONARE	<ul style="list-style-type: none"> — se punte cartușul filtrant de la treapta I, iar la treapta II se montează un cartuș nou (filtru combustibil tip ROMAN).

În funcțiune trebuie executate următoarele întărire de punere, îi în funcțiunea uleiului prescrisă pentru orului pînă cînd se obține presiunea uleiului de 10 sec; această acțiunea consecutive se va lăsa o pauză de 10 sec; această acțiune de punere a motorului; următoare de punere a motorului se vor strîng suruburile de ulei, înainte de punere a motorului se vor strîng suruburile de punere în funcțiune a motorului se vor strîng suruburile de punere în funcțiune a motorului.

Înainte de punere a motorului este necesar ca înainte de punere a motorului să se punte suruburile de punere a turbosuflantei.

În această perioadă sarcina utilizarea motorului la sarcina maximă. În această perioadă sarcina suruburile de reglaj ale pompei de injecție deoarece acestea sănătă din motor și se înlocuiește elementul filtrant din filtrul de ulei.

LUBRIFIANTI SI LICHIDE SPECIALI

Denumirea lucrării

all do aer umed.

elementul întruneste
latura max. 40°C; după două spațări se înlocuiesc
de pe canalele lichidului de răcire din blocul motor
este necesar se îndepărtează.
titul de etanșare din pompa de apă;
statul;
injecție.

Lei și sorbul; de ulei; de furnizorului; după indicația circuitului de răcire; de răcire din bloc

Lubrifiant
Pentru Under-

— vară ulei M30 Super 3 ^{2007 NID 64007F} — activitatea ²⁰⁰⁷ — SAE 30

- iarna ulei M20/20W Super 3
- com. NID 6468-75 echivalent cu: — SAE 20 W/20

conform MIL-L-2104 C

Pentru punctele de unire se va utiliza unsoare tip UM 185 Li2 NID 6491, Rafinăria Brașov sau UM 175 LiCa3 Stas 4951-81.

COMBINATORIAL

Se va utiliza combustibil Diesel pentru autovehicule care corespund normei DIN 51601 (echivalent romanesc – motorină de combustie internă).

tip ROMAN STAS 240-80 pentru vară și separat pentru iarnă, cu filtrabilitatea -12°C . Dacă temperatură scade sub -15°C se poate folosi petroli pentru amestecare conform tabelului de mai jos:

卷之三

Temperatura mediului exterior	Motorina de vară	Adao de combustibil	Motorina de inviitor	Adao de combustibil
-------------------------------	---------------------	------------------------	-------------------------	------------------------

Consumo de varia ciones %	Consumo de lana %	Consumo de petró l %
100	100	100

- 0° pînă la -10°	80	20	100
- 10° pînă la -15°	70	30	100

— 20 80 70 50 —
— 50 —
— 15° pină la -20°
— 20° pină la -25°

卷之三

-ichid de râcire

N tot cursul anului se utilizează amestec de apă cu antigel corespunzător punctului de congelare de -25°C .

Lichid de răcire

NOTES

INDICAȚII PRIVIND PĂSTRAREA COMBUSTIBILULUI

Combustibilul trebuie să fie sănătos, să nu fie manipulat, să nu fie datorită unei depozitări sau manipulatori.

Si de aceea trebuie să se schimbe alimentarea.

Rezervorul pentru depozitarea sedimentarei naturale este o metodă eficace pentru depozitarea sedimentarei naturale în rezervorul de depozitare minimum 24 ore și numai după acordul să se decanteze în rezervorul de depozitare.

Rezervorul de motorină – Se va umple rezervorul de motorină la sfîrșitul fiecărei zile de lucru, înainte de a se închide rezervorul.

A COMBUSTIBILULUI

Cel mai bun combustibil poate deveni necorespunzător și deținătorul său îl poate sărăci. Pentru a evita împurificarea se depună un efort susținut pentru a evita împurificarea

împurificarea combustibilului și de aceea trebuie lăsată motorina

ficarea combustibilului și de aceea trebuie alimentare.

în numai după aceea se va utiliza pentru alimentare.

În lucru. În condensarea vaporilor din aerul umed existent în interiorul

INDICAȚII DE INTREȚINERE

SCHIMBAREA ULEIULUI ȘI CARTUȘULUI FILTRANT

Schimbarea uleiului și cartușului filtrant

Golirea uleiului se face cu motorul căld.

Se desface dopul de golire al băii de ulei și se lasă să se scurgă uleiul uzat într-o tavă.

Se desurubează cu mîna carcasa cartușului filtrant de ulei (1).

Se spală dopul băii de ulei cu soluție de curățire. Cartușul

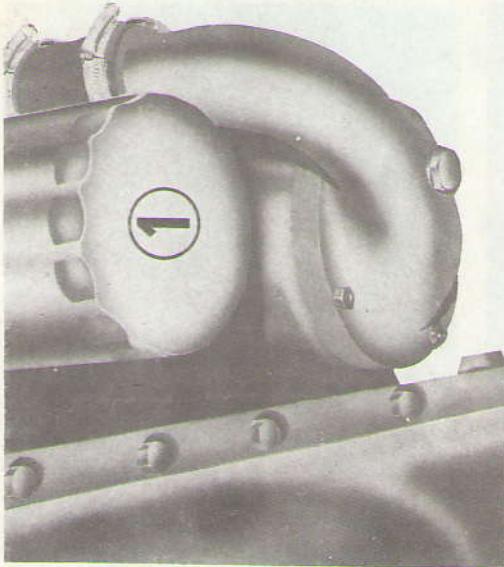
filtrant nu se poate curăță și se înlocuiește.

Se montează dopul de golire la loc.

Se unge garnitura cartușului filtrant și se montează un cartuș filtrant nou. Cartușul filtrant se strâng cu mîna sau cu o centură specială.

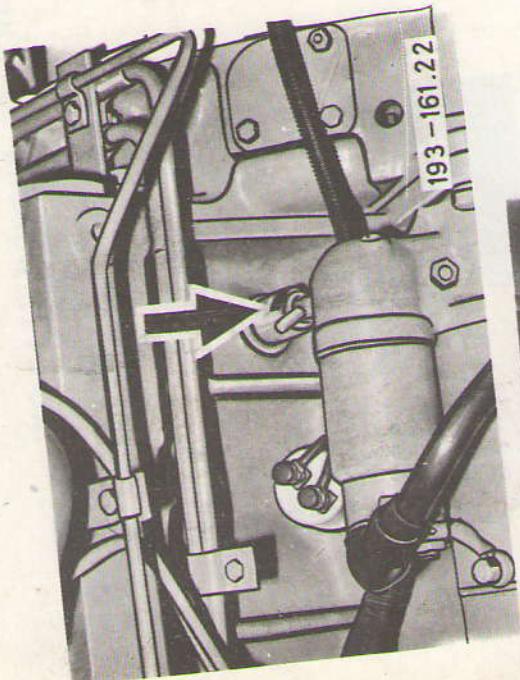
Umplerea motorului cu ulei proaspăt se face prin orificiul de pe capacul chiulasei obturată cu un bușon.

După pornirea motorului se va verifica presiunea uleiului și etanșeitatea instalației.

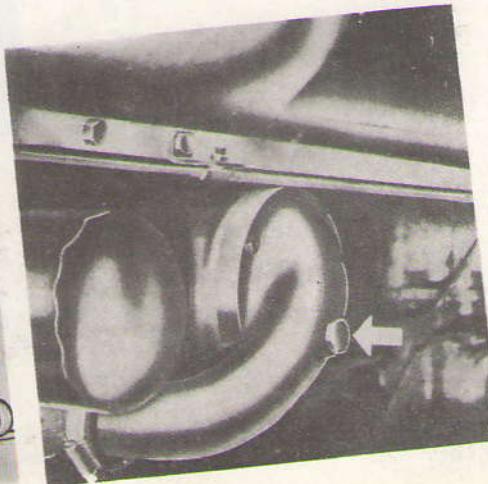


GOLIREA LICHIDULUI DE RĂCIRE

Operatiunea de golire a lichidului de răcire se execută cind motorul este cald.
Se desface bușonul de aerisire al rezervorului de compenșare sau radiatorului (pentru reducerea suprapresiunii), după aceea se desface și bușonul de umplere.
Se desface dopul de golire de la radiator și se lasă să se scurgă lichidul de răcire.
Se desface dopul de golire (→) de pe blocul motor și se lasă să se scurgă lichidul de răcire.



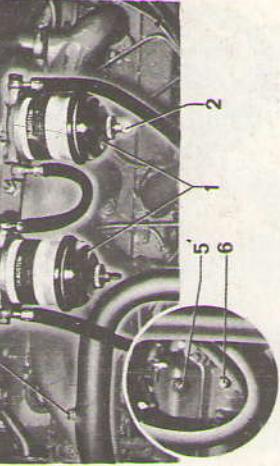
Se desface dopul de golire (→) de pe cotelul răcitorului (radiatorului) de ulei și se lasă să se scurgă lichidul de răcire.
Se pună la loc și se strunge bușonul de aerisire.



UMPLEREA SI COMPLETAREA CU LICHID DE RĂCIRE

Umplerea lichidului de răcire se execută cînd motorul este cald. Se desface bușonul de umplere și se desface bușonul de aerisire al rezervorului de compensare. După aceea se desface bușonul (pentru reducerea suprapresiunii), după aceea se desface bușonul de umplere și se lasă să se scurgă lichidul de răcire. Se desface dopul de golire (→) de pe blocul motor și se lasă să se scurgă lichidul de răcire.

UMPLEREA SI COMPLETAREA CU LICHID DE RĂCIRE



Se desface bușonul de obturare al orificiului de umplere al radiatorului sau al rezervorului de compensare. Se desface surubul de dezaerare (4) aflat pe conductă de legătură dintre pompă de apă și răcitorul de ulei. Se toarnă lichid de răcire pînă ce lichidul care ieșe pe lingă surub nu mai conține bule de aer. Se strîng surubul.

Se completează lichidul pînă la muchia inferioară a stiutului de umplere a rezervorului de compensare (radiatorului) și se montează la loc bușonul. Se pornesc motorul și se lasă să funcționeze pînă cînd lichidul de răcire atinge temperatură de 80–90°C. Se completează din nou lichidul în radiator și se mai execută o dezaerare respectivă operăriile descrise mai sus.

Se verifică etanșeitatea robinetelor, furtunurilor și îmbinărilor.

Atenție! La schimbarea unui furtun folositii numai aceleia care corespund normelor noastre uzuale. Se interzice cu desăvîrsire exploatarea motorului fără bușoanele rezervorului de compensare (radiatorului) montate și strînse corect.

Se desface dopul de golire (→) de pe cotul răcitorului (radiatorului) de ulei și se lasă să se scurgă lichidul de răcire. Se punе la loc și se strîng bușonul de aerisire.

DEZÆFERAREA INSTALAȚIEI DE ALIMENTARE

Dezaerarea întregii instalații de alimentare cu combustibil este o premişă pentru mersul împreacăt al motorului. Pentru a evita perturbațiile nu se va lăsa să funcționeze motorul pînă la golirea completă a rezervorului de combustibil.

Dezaerarea instalației de alimentare la motorul 798-05

— la filtrele de combustibil de dezaerare al filtrului 1 și se actionează o desfășură surubul de amorsare (pompa de mînă) pînă ce se desface și se scurge pe lingă surub este lipsit de bule pistonul pompei de amorsare (pompa de by-pass închisă).

— la conductele de dezaerare al filtrului 1 și se simte o rezistență mai pronunțată (supapa de by-pass închisă).

— la pompa de amorsare pînă ce se simte o rezistență mai pronunțată (supapa de by-pass închisă).

— la conductele de injectie se desface și se scurge pe lingă surubul de amorsare (pompa de amorsare) pînă ce se simte o rezistență mai pronunțată (supapa de by-pass închisă).

— la conductele de injectie se desface și se scurge pe lingă surubul de amorsare (pompa de amorsare) pînă ce se simte o rezistență mai pronunțată (supapa de by-pass închisă).

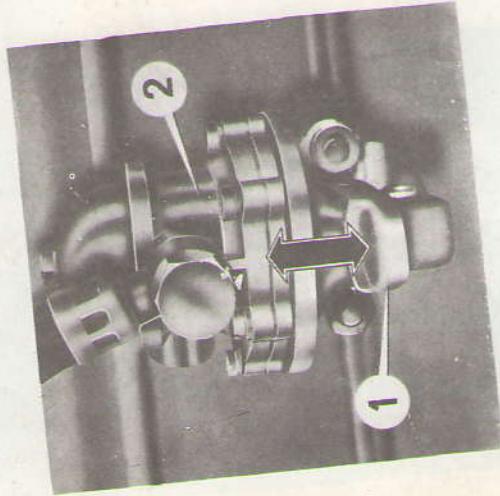
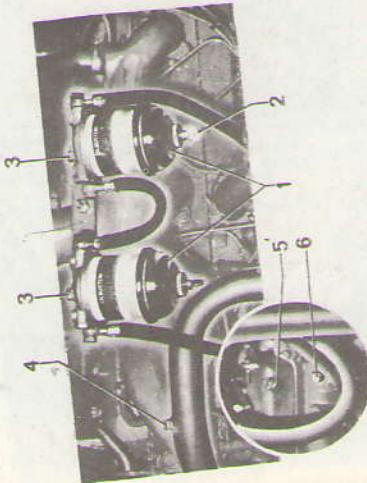
Dezaerarea instalației de alimentare la motorul 798-05 A

— la filtrul de combustibil de dezaerare (3) de la filtrul (1) și se actionează o desfășură surubul de amorsare pînă ce se desface și se scurge pe lingă surubul la loc. Se desface și se scurge pe lingă surubul (5) de pe capacul regulatorului de amorsare (3) și se desface și se scurge pe lingă surubul (6) de pe corpul pompei de amorsare (4).

— la filtrul de combustibil de alimentare pînă ce se desface și se scurge pe lingă surubul (2) de pe corpul pompei de amorsare (1).

— la filtrul de combustibil de alimentare pînă ce se desface și se scurge pe lingă surubul (5) de pe corpul pompei de amorsare (4).

— la filtrul de combustibil de alimentare pînă ce se desface și se scurge pe lingă surubul (6) de pe corpul pompei de amorsare (4).



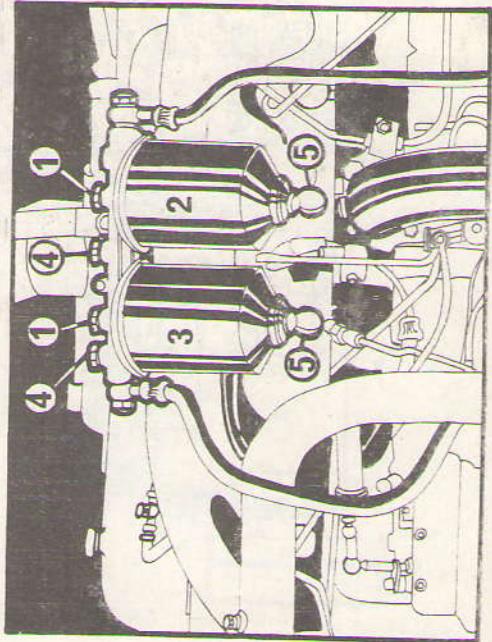
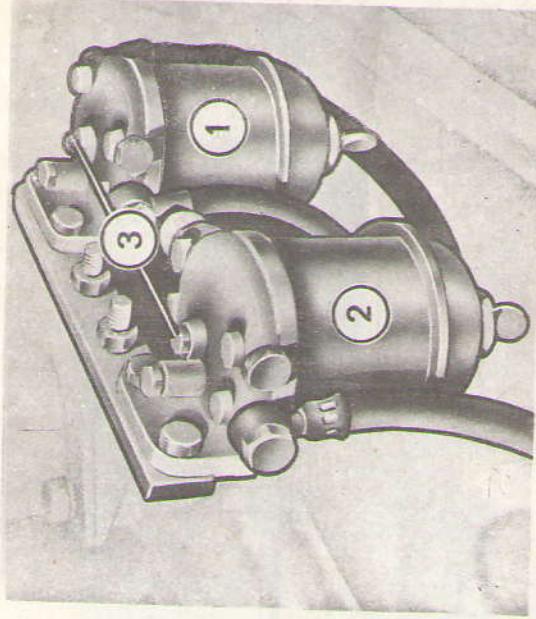
- 20 AREA INSTALATIEI DE

**LAERARELE
IMENTARE** instalației de alimentare cu combustibil
terarea întregii instalații de alimentare cu combustibil. Pentru
o premişă pentru mersul impecabil al motorului pină
într-o perioadă de 1000 km, se va țăru să funcționeze
golirea completă a rezervorului de combustibil.
ezăerarea instalației de alimentare cu combustibil
la filtrile de surubul de dezaerare al filtrului I și se actionează
Se deschide surubul de dezaerare (pompa de mină) pină ce se com-
pistonul pompel de amorsare (pompa de mină) pină ce se deschide surubul
bustibilului care se scurge pe lingă surub este lipsit de buli
de aer. Se stringe surubul de dezaerare. Se desface surubul
de dezaerare al filtrului II și se procedează similar.

la pompa de injecție pompa de amorsare pînă ce se simte să se actionează pompa de amorsare (supapa de bypass începe să rezistă mai pronuntată (supapa de amorsare rezistență). Se înșurubează la loc pistonul pompei de amorsare (lucrare).

— la conductele de inieție. Se achioanează la conducturile de la iniețoare. Se achioanează la conductul fără racordurile de la slăbesc racordabilul ieșe din conductă. Se demontează pînă ce combustibilul și se strîng racordurile de la aer. Se oprește demaratorul și se strîngă la motorul 798-05 A bulle de aer. Se oprește demaratorul și se strîngă la motorul 798-05 A

Filtrul cu capacitate mărită (filtrul grosolan — filtrul fin). Se săbăesc suruburile de prindere (1) și se scoadă în jos carcasa filtrului grosolan (2) și fin (3) (elementindu-se elementele). Se golesc și se spală carcasele cu combustibil. După fiecare 100 ore de funcționare se curăță elementul de filtrare grosolan (din păsări) și se scurge motorina din carcasa filtrului fin (din hîrtie) prin desfacerea surubului (5). După fiecare 400 ore de funcționare (după 300 ore la funcționare în condiții grele sau dacă se folosește motorină de calitate inferioară) se înlocuiește elementul din hîrtie. Săptămânal se golește ana acumulată în cupăle de sedimentare prin desfacerea suruburilor (5).



Curățirea filtrului grosolan (din pistă)

BOSCH EFEF

Se obturează orificiile filtrului cu dispozitivul BOSCH EFEF N3 A sau cu dopuri adecvate.

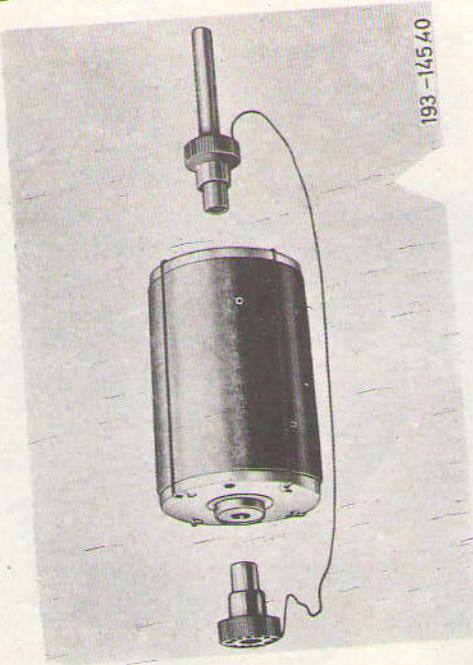
Se spălă elementul filtrant în motorină curată.

Se spălă elementul și se ciătesc în motorină curată.

Se spălă elementul cu lichid de oțenie moale și se ciătesc în motorină curată.

Se lasă să se umple de mai multe ori elementul cu lichid de curățire, care se suflă ulterior prin raccordul dispozitivului

sau după îndepărțarea unui dop. Se va sufla numai cu presiune moderată. Gămăturile defecte sau întărite se înlocuiesc.



POMPA DE INJECTIE

rea filtrului grosolan (din pișă)

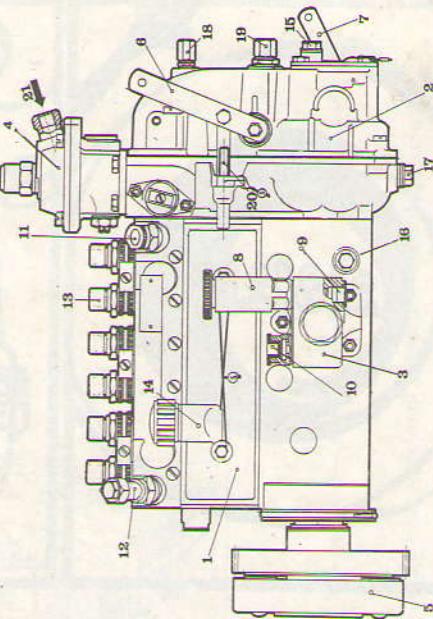
reia filtrului grosolan (din pișă) cu dispozitivul BOSCH EFEFP
sturează orificiile filtrului cu dispozitivul BOSCH EFEFP
sau cu dopuri adecvate.
stă elementul filtrant în motorină curată.
le moale și se clătesc în motorină curată.
să să se umple de mai multe ori elementul cu lichid de
ire, care se sufle ulterior prin racordul dispozitivului
după înlocuirea unui dop. Se va sufla numai cu presiune
erată. Garniturile defecte sau întărite se înlocuiesc.

Pompa de injecție nu are nevoie de întreținere.
La pompa de injecție în linie se execută schimburi periodic de
ulei.

Dacă se observă defecțiuni sau deregări ale pompei, ea se va
demonta de pe motor și va fi predatea pentru reparare la un
atelier de specialitate, iar pe motor se va monta o pompă nouă.
Demontarea, asamblarea, verificarea și reglarea pompei sunt
operări care necesită personal specializat și echipament
special de verificare și măsurare și se va executa în ateliere
specializate.

ATENTIUNE!

În cazul în care se intervine la reglajul pompei de injecție fără
cunoștința întreprinderii producătoare sau a unui atelier auto-
rizat de aceasta, garanția motorului și a pompei de injecție
incetează.

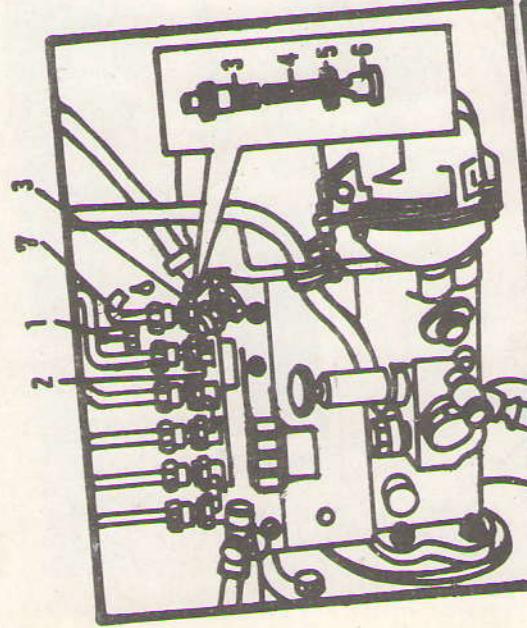


Înlocuirea uleiului din pompa de injecție — motor 798-05

Se desurubeazăă dopurile de golire (16 și 17) și se golestă uleiul.
Se desurubeazăă parțial dopul de nivel (15), se scoate capacul
de pe ștuțui de umplere (14). Se montează la loc dopurile (16)
și (17). Se toamă ulei curat pînă la nivelul dopului (15).
Pentru o umplere corectă se toarnă inițial 0,5 l ulei și se as-
teaptă stabilirea nivelului între cele două cartiere comunicante.
Apoi se completează cu ulei pînă cînd se observă surgeri
pe lingă dopul (15). Se pune la loc capacul ștuțuiului (14) și se
strînge dopul (15).

VERIFICAREA AVANSULUI FIX LA
INJECTIE PRIN METODA PICATURII
MOTOR 798-05

Pentru a determina momentul începerii injecției se procedă în felul următor:
 — se demontează conducta de injecție (1) de la racordul ele-
 mentului nr. 1 (racordat de injectorul primului cilindru din
 partea volanțului) al pompei de injecție, se scoate brida de
 blocare (2) și prin desărujburare se scoate racordul (3).
 Se scoarță arcul conductei de presiune se montează din
 nou racordul (4) în locul conductei de presiune se montează din
 conducta de control (7). Se aduce pistonul cilindrului nr. 1
 în punctul mort superior (injecție) după care se învîrte volanțul
 cu cca 1/4 rotație în sens opus sensului normal de rotație
 pînă cînd marcajul 28° (începutul injecției) ajunge în dreptul
 indicatorului ferestrelui de control de pe carcasa volanțului).
 Se actionează pompa de mînă (a pompei de alimentare) și
 dacă după 6–8 secunde (înseamnă că pun-
 busibilul (cîte o picătură la 6–8 secunde) este reglat corect. În caz contrar
 se va regla avansul rotind pompa de injecție în raport cu flansul
 respectiv cu carcasa distribuitorului, după care se va execu-
 doriț, se va demonta țearava de control, se vor monta la
 verificarea descrisă mai sus. În final, dacă s-a obținut regla-



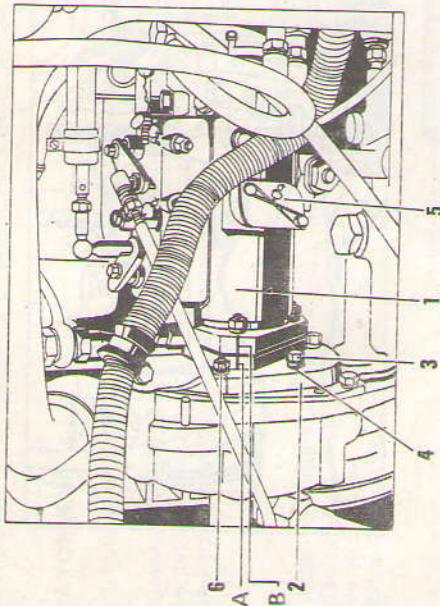
**CRIFICAREA AVANSULUI FIX LA
PROIECTE PRIN METODA PICATURII
OTOR 738-05**

întru a determina momentul începerii racordului (1) de la racordul ele-
felui următor; conducta de injecție (1) de la racordul primului cilindru din
se demontează conductă de injectorul primului cilindru de
menținut nr. 1 (racordul de injecție, se scoate brida de
partea volanțului) al pompiei de injecție, se scoate racordul (3)
locare (2) și prin desurubare se scoate supapa (6) și se montează
se scoț arcul supapei (4) și supapa (6) și se montează
în punctul mort superior (injecție) după care se rotă în drept
cu cca 1/4 rotație în sens opus sensului normal de rotație
cu cca 1/4 rotație în sens opus sensului normal de rotație
până cind marcajul 28° (începutul injecției) ajunge în drept
indicațorului ferestrei de control de pe carcasa volanțului
Se actionează pompa de mână (a pompei de alimentare) înseamnă că pu-
dările după 6-8 secunde) înseamnă că pu-
bustibilul (cîte o picătură la 6-8 secunde) este reglat corect. În caz con-
sul de început al injecției este reglat corect. În caz con-
sul de început al rotind pompa de injecție în raport cu flan-
șa se va regla avansul distribuției, după care se va execu-
tivă cu carcasa distibuției, după care se va obținut reg-
respecția descrișă mai sus. În final, dacă s-a obținut reg-
dorit, se va demonta teava de control, se vor monta la
arcul, supapa și racordul și se va fixa conducta de injecție

**REGLAREA AVANSULUI FIX LA INJECTIE
LA MONTAREA POMPEI DE INJECTIE
DPAM PE MOTOR — MOTOR 798-05 A**

înainte de montarea pompei;

Se verifică corespondența dintre semnul A de pe flanșa intermediară și semnul B de pe flanșa pompei de injecție și eventual se corectează.

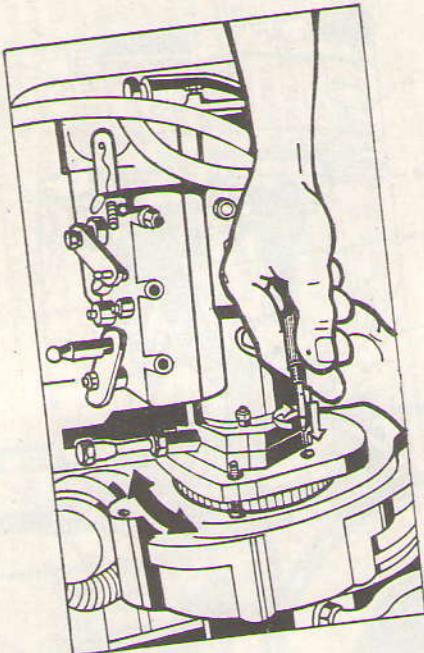


1 — pompă de injectie; 2 — flansa intermediară; 3 — surub de obturare; 4 — șalbă; 5 — capac sigilat; 6 — piuliță de fixare; A — semnul de pe flansa intermediară; B — semnul de pe flansa Pompei.

Se desface șurubul de obturare (3) și se scoate saliba (4) aflată sub acesta. Se aduce pistonul cilindrului 1 (de lîngă volant) în poziția de avans fix la injecție 20° înainte de PMS compresie. Se rotește niplionul cu dantură înclinată de pe axul pompei de injecție pînă cînd gaura filetată din acesta ajunge aproximativ în corespondență cu gaura filetată din flansă intermediară.

4

Montarea pompei de injecție pe motor — motor 798-05A
Se apropole pompa de locașul său de pe motor și se încearcă realizarea angrenării dintre pinionul pompei de injecție și pinionul intermediu prin rourile ușoară a pompei în raport cu carcasa distribuției. Simultan se verifică corespondența dintre găurile din pinion și flansa intermedieră cu ajutorul știftului în flansa intermedieră și se montează la loc șurubul de obturare dințat găurile din pinion și flansa intermedieră se asază pe carcasa distribuției și se montează la loc șurubul de obturare. În momentul în care s-a realizat angrenarea și corespondența între pinion și flansa intermedieră se desurubeză știftul de reglaj și se lipesc pompa pînă cînd flansa intermedieră este fixată. Se pun și se strîng piulițele de fixare. Se lipesc flanșei. Se pun și se strîng piulițele de fixare. Se lipesc flanșe și se montează împreună cu șârba.



Montarea pompei de injecție pe motor

DEMONTAREA SI CURATIREA INJECTOARELOR

DEMONTAREA SI CURĂȚAREA INJECTOARELOR

Injectoarele se verifică și se curăță în ateliere special amenajate. Nu se permit efectuarea acestor lucrări la fata locului. Pentru curățarea injectoarelor se va folosi trusa aflată în setul de secuie al autovehiculului. Nu se vor folosi cișpe de bumbac sau deșeuri scămoase.

Demontarea injectorului

Se prinde injectorul în menghină și se desface piulița de la partea superioară. Prin aceasta se slăbește tensiunea arcului injectorului. Se prinde apoi injectorul în menghină cu pulverizatorul orientat în sus. Se desface piulița pulverizatorului și se scoate pulverizatorul.

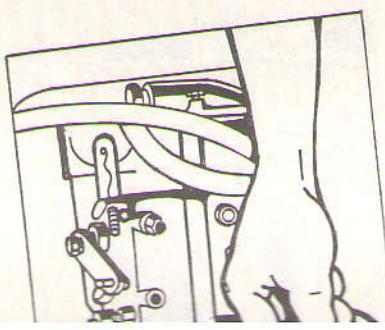
CURĂTIREA PULVERIZATORULUI

Se introduce pulverizatorul în cutia cu benzină și se lasă 1–2 ore pentru înmuljirea depunerilor de ocs.

Atenție! Corpul și acul pulverizatorului formează o perete inseparabilă. Deteriorarea unei piese antrenează înlocuirea întregului pulverizator. Nu se poate schimba acul unui pulverizator în corpul altuia. Corpurile pulverizatoarelor nu trebuie să prezinte nici un fel de deteriorări sau culoare albastră pronunțată.

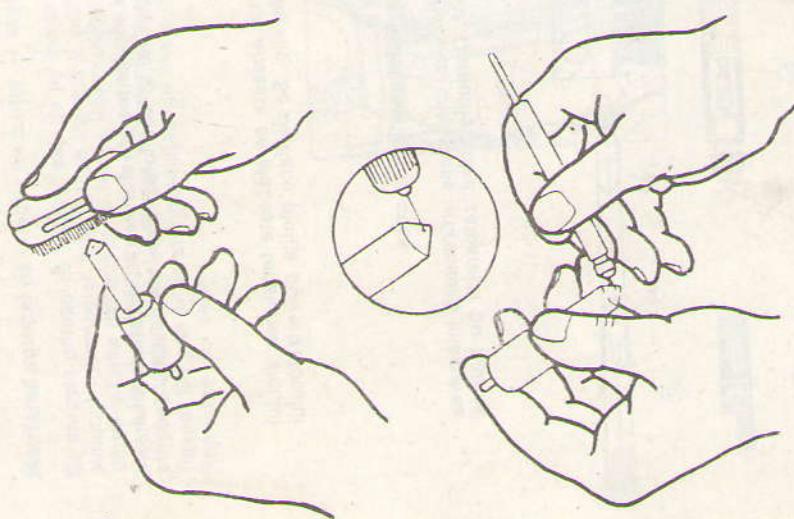
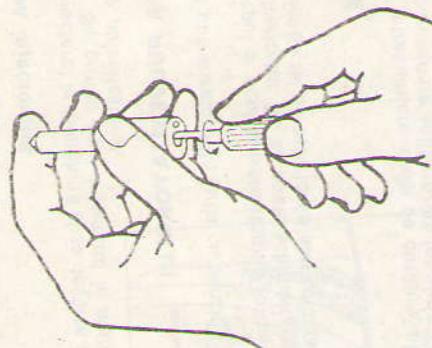
ATTENTION

După fiecare întrebuințare acele de curățire, aflate în trusă, se vorunge cu un soare anticoroziv și înărtă de protecție se va menține permanent în interiorul trusăi.



de injectie pe motor

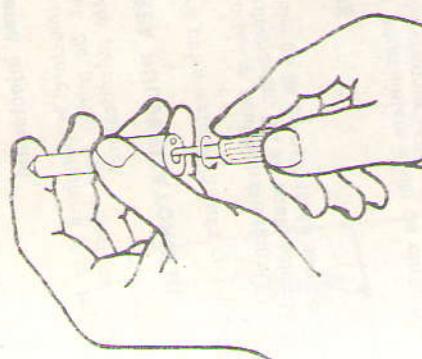
Se înălță calamina de pe corpul pulverizatorului, cu ajutorul periei de sîrmă de alamă din trusă și se spală cu benzina sau petrol.



Pentru curățarea conului și a orificiului de pulverizare se utilizează aceea din trusă montată în mandrin. Acul trebuie să lasă din mandrin max. 1–2 mm.
Ruperea acului în orificiul de pulverizare face pulverizatorul inutilizabil.

Se scoate acul pulverizatorului din corp și se introduce gheara de curățat în camera de returare. Prin apăsarea vîrfului ghearei în cameră înspre perete și prin mișcări alternative de roata se scoate coșul din corp.

Înălță calamina de pe corpul pulverizatorului, cu ajutorul unui ștergător de sârmă de aluminiu din trusă și se spală cu benzina au petroli.



Îndepărtarea muncării de pe vîrful acului pulverizatorului se face cu peria, rotind alternativ acul întrodus în suportul din trusă.



După curățirea corpului și acului pulverizatorului, se vor spăla în benzina apoi se va sufla cu aer comprimat și se vor înmuia în motorină curată.
Se face verificarea la glisare a acului pulverizatorului astfel: se scoate acul din corpul pulverizatorului cu cca 1/3 din lungime și se inclină corpul la 45°, acul trebuie să se deplaceze continuu pînă la capăt numai datorită greutății lui:
— injectorul în proșabil trebuie spălat și suflat;
— suprafetele frontale de etanșare de pe corpul pulverizatorului și corpul injectorului trebuie să nu prezinte lovituri și să fie perfect curate;
— piulița pulverizatorului se stringe cu un cuplu de 6-8 daNm.

Verificarea și reglarea injectorelor

După asamblare injectorul se racordează la conducta de înaltă presiune a aparatului de incercat pulverizare, care este prevăzut cu o pompă cu piston și se acționează manual cu ajutorul unei manete.
Lichidul de încarcare este motorină curată. Se fac următoarele verificări și reglaje:
a) Se reglează presiunea de deschidere a injectorului la 220 kgf/cm² pentru motorul 798-05, respectiv 190-5 kgf/cm² pentru motorul 798-05A.

b) Se verifică pulverizarea plină actionarea manetei pompei cu frecvența de cca 1-2 pompare pe secundă; motorina trebuie să iasă bine pulverizată în jet uniform, fără suvite sau picături mari separate și să se audă zgomotul de injecție fricționată (rufere);
c) Se verifică etanșeitatea acului pulverizatorului pe sediul conic de închidere; se ridică în nod lent, cu ajutorul pompei, presiunea pînă la o valoare cu 20 daNm/cm² mai mică decit cca de deschidere a injectorului, se observă dacă timp de 10 secunde în jurul orificiului de pulverizare nu se formează picături de motorină.
Injectorul trebuie protejat cu un strat subțire de unsure anticorozivă și dotat cu capace de protecție atît la pulverizator cît și la răcordurile de combustibil, învelite în hîrtie parefinată și introduse în cutii.

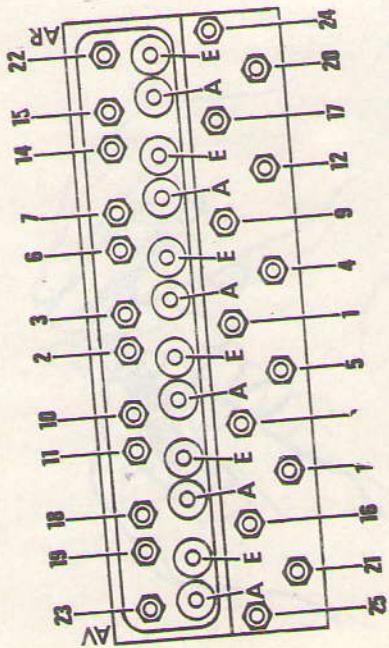
Se scoate acul pulverizatorului din corp și se introduce gheara de curățat în camera de refuzare. Prin apăsarea vîrfului ghearei în camera înspate parete și prin mișcări alternative de roata se scoate cocalul din corp.

Perio
corec
in car
tări li
Term
Se re
nare.

Se reci
teze și
zină și
intrare.
Sita po
se va
Garnit
pentru
Se va
ribo.

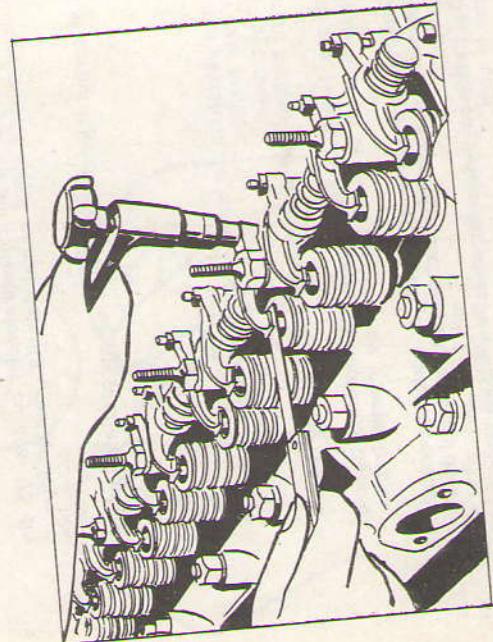
STRINGEREA PIULITELOR DE CHIULASA

După 30 minute de la oprirea motorului se execută următoarele operații:
 — se slăbesc piulitele de chiulasa cu 1/8 rotații,
 — se strâng fiecăreia piulită în ordinea indicată în figură cu un moment de 15,5—16,5 daNm.



REGLAREA JOCULUI DIN TRE SUPAPE SI CULBUTORI

Se demontează capacele chiulaselor. Se aduce pistonul cilindrului 1 la PMS (ardere) cind ambele supape sunt inchise, iar supapele cilindrului 6 sunt înretinăte (admisia deschisă și evacuarea închisă) și se reglează jocul cu ajutorul unei chei și unui set de spioni. Jocurile preseñe pentru motorul rece:
 — supapele de admisie 0,2 mm
 — supapele de evacuare 0,35 mm.
 In continuare se reglează jocul și la celelalte supape urmănd ordinea de aprindere a motorului 1—5—3—6—2—4. Reglajul se execută prin slăbirea piulitei și prin strângerea surubului pînă la obținerea jocului prescris, sau desfacerea surubului. După reglarea tuturor culbutorilor se strîng piulita. După reglare se verifică dacă alungeață din nou toate jocurile. Se pornește motorul și se verifică dacă alungeață din nou toate jocurile.



STRINGEREA PIULITELOR DE CHIULASA

după 30 minute de la oprirea motorului se execută următoarele operații:
— se slăbesc piulitele de chiulăsă cu 1/8 rotații.
— se strîng fiecare piulită în ordinea indicată în figură cu un moment de 15,5—16,5 daNm.

INTRETINEREA INSTALATIEI „TERMOSTART”

Periodic se va controla etanșeitatea conductelor și funcționarea corectă a supapei rezervorului termoinjectorului. În cazul în care supapa nu mai etansează, se va înlocui. În cazul defecțiunii injectoarelor, se vor înlocui cu altele noi. Termoinjectorul este garantat pentru ca 2000 pomuri la rece. Se recomandă schimbarea lui după 200—300 ore de funcționare.

REGLAREA JOCULUI DIN TRE SUPAPE SI CULBUTORI

Se demontează capacele chiulăselor. Se aduce pistonul cilindrului I la PMS (ardere) cînd ambele supape sunt închise, iar supapele cilindrului 6 sunt întreținute deschise și evacuarea închide și se regleză jocul (admisia deschide și evacuarea închide).

cu ajutorul unei chei și unui set de spioni.

Jocurile prescrise pentru motorul rece:

- supapele de admisie 0,2 mm
- supapele de evacuare 0,35 mm.
- supapele de regleză jocul și la celelalte supape urmănd în continuare se regleză jocul 1—5—3—6—2—4.

În ordinea de apărere a motorului 1—5—3—6—2—4.

INTRETINEREA INSTALATIEI TIP „TROMET” 25"

Se recomandă ca la fiecare început de sezon rece să se demonstreze și să se curăte duzele de pulverizare prin spălare cu benzинă și suflare cu aer comprimat; se va sufla prin orificiul de intrare.

Sita pompei de aer se va curăta prin pensulare cu benzинă și se va sufla cu aer.

Garnitura inelară de cauciuc a pompei se va unge cu motorină pentru temperaturi joase sau cu ulei special.

Se va controla periodic etanșeitatea conductelor și răcoritorilor.

INTRETINEREA TURBOSUFLANTEI

Turbosuflanta nu necesită lucrări de întreținere deosebite. La fiecare schimbare a uleiului din motor se va verifica dacă turbosuflanta este alimentată cu ulei și dacă nu necesită pierderea de ulei pe traseul conductelor de ungere a turbosuflantei.

Periodic se va verifica etanșeitatea conductelor de aspirație a aerului și a celor de evacuare a gazelor.

Eventualele neetanșeități se vor elimina prompt deoarece în caz contrar se poate produce supraîncălzirea motorului.

Curățirea turbosuflantei

La fiecare 2000 ore de funcționare se curăță carcasa și rotorul compresor.

Se demontează turbosuflanta de pe motor.

Se demontează carcasele rotoarelor turbosuflantei. Se curăță carcasele rotoarelor și rotoarele cu o pensulă cu pârătare într-o soluție necorosivă.

ATENȚIE! Nu se va spăla turbosuflanta pe rotor, înainte de a fi montată.

La montarea turbosuflantei pe motor, înainte de a fi răcorită conductele de ungere (la turbosuflantă) se va verifica dacă prin conductă se debitează ulei.

În acest caz se va roti arborele cotit al motorului cu demarorul. În cazul funcționării motorului în mediu cu multă prăpădită, curățarea turbosuflantei se va executa mai frecvent.

VERIFICAREA JOCULUI AXIAL SI RADIAL AL AXULUI TURBOSUFLANTEI

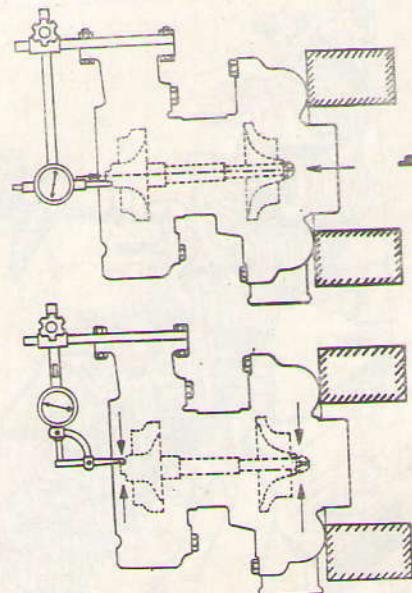
Jocul axial al axului turbosuflantei se va verifica la fiecare 2000 ore de funcționare.

Prin efectuarea acestei verificări se pot preîntâmpina defecțiunile grave ale turbosuflantei.

Modul de executare al verificărilor se poate urmări în figura 4:

a — prescise pentru turbosuflanta **16**;

b — axial 0,19—0,49 mm.



INTRETINEREA TURBOSUFLANTEI

Turbosuflanta nu necesită lucrări de întreținere deosebite. La fiecare schimbare a uleiului din motor se va verifica dacă turbosuflanta este alimentată cu ulei și dacă nu necesită pierdere de ulei pe traseul conductelor de ungere a turbosuflantei. Periodic se va verifica etanșeitatea conductelor de aspirație a aerului și a celor de evacuare a gazelor. Eventualele neetanșătăți se vor elimina prompt deoarece în caz contrar se poate produce suprarcăzărea motorului.

Curățirea turbosuflantei
La fiecare 2000 ore de funcționare se curăță carcasa și rotorul compresor. Se demonosează carcasele rotoarelor turbosuflantei. Se demonosează carcasele rotoarelor și rotoarelor turbosuflantei. Se curăță carcasele rotoarelor și rotoarelor turbosuflantei. **ATENȚIE!** Nu se va sprijini turbosuflanta pe rotor, înainte de părțile înnuiuță într-o soluție necorosivă. La montarea turbosuflantei pe motor, înainte de racordarea conductei de ungere (la turbosuflanta) se va verifica dacă prin conductă se deblocă ulei. În acest caz se va roti arborele cotit al motorului cu demarorul. În cazul funcționării motorului în mediu cu mult prăj, curățirea turbosuflantei se va executa mai frecvent.

VERIFICAREA JOCULUI AXIAL SI RADIAL AL AXULUI TURBOSUFLANTEI

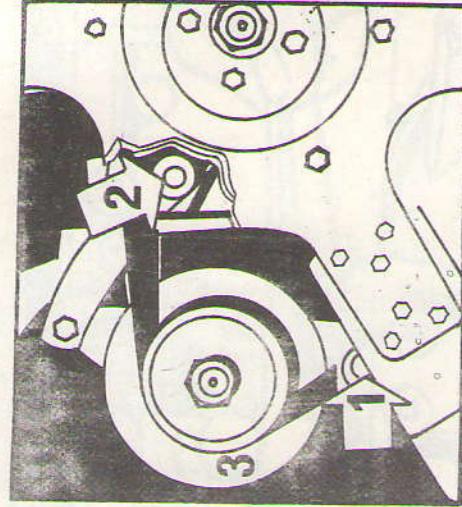
Jocul axial al axului turbosuflantei se va verifica la fiecare 2000 ore de funcționare. Prin efectuarea acestei verificări se pot preveni defecțiunile grave ale turbosuflantei. Modul de execuție al verificărilor se poate urmări în figura. Jocuri prescrise pentru turbosuflanta Ia:
a — radial 0,29—0,49 mm
b — axial 0,10—0,15 mm.

INTINDEREA SI INLOCUIREA CURELELOR TRAPEZOVIDALE

Tensiunea curelei trapezoidale este corectă, dacă apăsând între fulii, cureaua face o săgeată egală cu grosimea ei (nu mai mult).

— În alternator

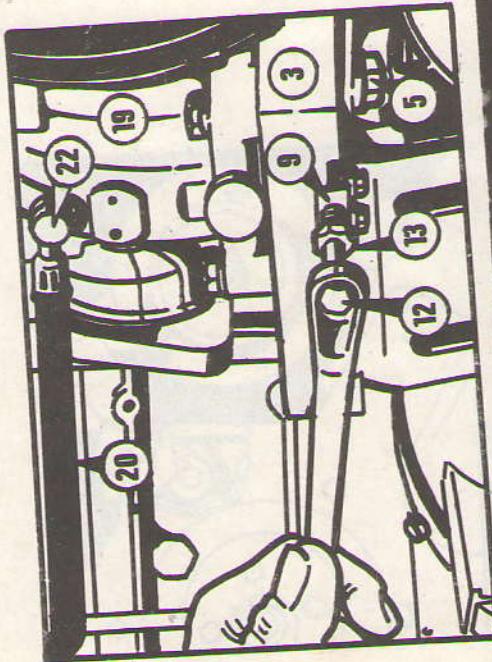
Se slăbește surubul (1) și surubul (2) de pe suportul alternatorului și se rabate către exterior, alternatorul (3) fiind la releeaza tensiunea curelei. Se strâng din nou cele două șuruburi. Pentru schimbarea curelei se rabate alternatorul complet spre interior.



a) **antrenare directă**

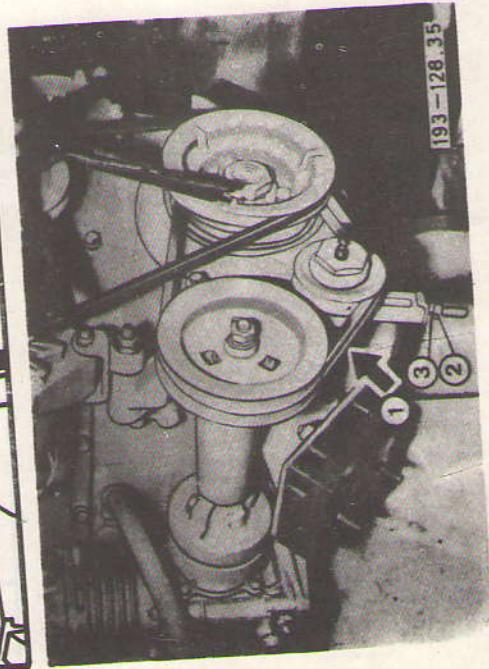
Se desface șuruburile (5).
Se desface piulița (13) și prin însurubarea șurubului (12) placa ghisantă (3) culisează spre exterior realizând întinderea curelelor trapezoïdale.
După întinderea curelelor trapezoïdale se strâng șuruburile (5) și piulița (13).

ATENȚIE! Periodic se va verifica strângerea șuruburilor (5) de fixare a penelui pentru a evita deteriorarea compresorului.



b) **antrenare indirecță**

Se slăbește rola de întindere (1).
Se slăbește contrapiulița (2) și se strâng piulița de reglare (3) pînă la obținerea tensiunii corecte.
Se strînge contrapiulița și rola de întindere.
Schimbarea celor două curele ale compresorului poate fi făcută numai dacă cureaua alternatorului a fost îndepărtată.
Rola de întindere se slăbește atîta ca să se poată demonta cele două curele.



DEPOZITAREA MOTOARELOR

ntrenare directă
destac șuruburile (5), și prin înșurubarea șurubului (12) placa destacă piulita (13) și prin întinderea curelelor destăț (3) cu lisează spire extențor realizând întinderea curelelor pezoidale. întinderea curelelor trapezoidale se strâng șuruburile și piulita (13).
b) fixare a penel pentru a evita deteriorarea compresorului.

TENȚIE! Periodic se va verifica strângerea șuruburilor (5) și piulita (13).

Pentru a feri motorul de degradări în timpul depozitării îndelungate (peste 3 luni) se vor lua următoarele măsuri:
— se va goli lichidul de răcire din motor;
— se va turna cca 50 g ulei M20 (M30), în fiecare cilindru și apoi se va roti arborele cotit de 5–6 ori;
— se vor astupă orificiile de la racordurile pentru radiator, pentru instalatia de alimentare, cotul de aspirație etc.
Depozitarea se va face într-un loc uscat și închis, iar odată pe lună arborele cotit se va roti de cîteva ori.

PROTECTIA MUNCII

In exploatarea motoarelor se vor respecta prescripțiile referitoare la manipularea motorinei.
Motorul nu are voie să funcționeze fără filtru de aer și fără în instalația de evacuare.
In exploatarea motoarelor se vor respecta condițiile generale și specifice privind paza contra incendior și protecția muncii.
b) antrenare indirectă
slăbește rola de întindere (1), și se strâng piulita de reglare
Se slăbește contrapiulita (2) și corecte.
Se pînă la obținerea tensiunii corecte.
(3) strîng contrapiulita și rola de întindere.
Se strîng contrapiulita și rola ale compresorului, poate fi
Schimbarea celor două curele ale alternatorului a fost îndepărtată.
făcută numai dacă curașua alternatorului a să se poată demonta.
Rola de întindere se slăbește atât ca să se poată demonta cele două curele.

SETUL DE PIESE DE SCHIMB SI SUBANSAMBLELE
NECESSARE PENTRU FIECARE CATEGORIE DE
REPARATIE sunt stabilite de COORDONATOR—
MTTC—DAD conform H.C.M. 742/1974, prin nomen-
clatoarele de piele de schimb și accesoriu auto (existente la beneficiari).